TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa — Maj 1938 — Nr. 5 Rok (XIV)

II RAID KRAJOZNAWCZY PO POLSCE P.T.K.

4, 5, 6 CZERWCA 1938 R.

PROTEKTORAT NAD RAIDEM OBJĄŁ



PREZES RADY MIN. GEN. DYW. DR. FELICJAN SŁAWOJ-SKŁADKOWSKI

Komandor Honorowy II-go Raidu Krajoznawczego P. T. K.

Pan Mininister Komunikacji płk. dypl. Juliusz Ulrych do naszych czytelników



Samochód, a w szczególności mały samochód, stał się potężnym czynnikiem ruchu turystycznego. Tobie samochodowym raidom turystycznym trzeba życzyć pełnego powodzenia, albowiem spełniają one ważną rolę propagandy motoryzacji wśród szerokich sfer społeczeństwa, a jednocześnie szerzą propagandę walorów turystycznych naszego kraju wśród rzeszy automobilistów.

J. Ulrych

Do polskich automobilistów

W jedności siła! Tak mówi stare, niekiedy nadużywane hasło, a jednak specjalnie życiowe i aktualne dla polskiego automobilisty. Większość nas jeździ w warunkach dla automobilizmu niesprzyjających. Zniszczone drogi, nieżyczliwe nastawienie ludności, traktującej automobilistę jako snoba lub próżniaka, rozbijającego się własnym autem, pędzącego z zasady z szaloną, karygodną szybkością, tratującego dzieci i Bogu ducha winnych przechodniów, zabijającego spokojne domowe zwierzęta — tę chudobę ubogiego polskiego włościanina, lub robotnika — oto atmosfera, otaczająca w drodze polskiego kierowcę. Nastawienie takie cechuje nietylko przeciętnego mieszkańca naszego kraju; niższe władze miejscowe, zwłaszcza na prowincji, niezawsze widzą w automobiliście pożytecznego obywatela, który przykłada swą cegiełkę do motoryzacji ojczyzny. Chętniej traktuje się go jako niebezpiecznego osobnika, skłonnego do przekraczania przepisów przy każdej sposobności.

W razie wypadku — tak często nie z winy kierowcy — czyż z reguły wszyscy ze-

brani nie są odrazu wrogo usposobieni do kierowcy? Jak niesłychanie rzadko zdarza się wtedy odruch do wysłuchania jego tłumaczenia!

Skłonność do traktowania automobilisty jako elementu niesfornego — jest przyczyną wydania wielkiej ilości drobnostkowych, krępujących nas przepisów i skwapliwego nakładania niewspółmiernie wysokich kar. Nawet Sądy, wobec wrogich świadków, skwapliwie zeznających na niekorzyść automobilisty — nie mogą niekiedy nie uledz ogólnemu nastrojowi sali.

Jakże inaczej czuje się kierowca w krajach, posiadających rozwinięte zrzeszenia samochodowe. Nie jest on już osamotnionym i bezbronnym, bo wie, że za nim stoi cały odłam społeczeństwa — jego związek, jego organizacja! Członek klubu czuje mocny grunt pod nogami, gdy wie, że jego klub czuwa, że dąży do poprawy warunków automobilisty, że za nim ujmie się jego prasa! Im zaś liczniejsze zrzeszenie — tym większe jego wpływy i znaczenie, tym pewniejszy zasięg w najbardziej odległe zakątki kraju. Dlatego pierwszym odruchem polskiego automobilisty winno być zapisywanie się do samochodowych organizacji.

Taką organizacją, bratnim zrzeszeniem automobilistów nietylko polskich, ale i całego świata — jest **Polski Touring Klub.**



(fot. H. Poddębski)
Gniezno. — Katedra.

Delegacje P. T. K. rozsiane są gęsto po całej Polsce i liczba ich stale wzrasta. Członek P. T. K. zagranicą nie jest już cudzoziemcem, zabłąkanym i bezradnym wśród obcych i obojętnych ludzi. Wystarczy zgłosić się do najbliższego oddziału miejscowego Touring Klubu, a tam zaopiekują się członkiem z zagranicy jak miłym gościem, poradzą, zapewnią różne ulgi i zniżki, pomogą, jednym słowem potraktują lepiej niż rodaka. **Wyjątkowa międzynarodowa solidarność** jest cechą wszystkich Touring Klubów świata, ponieważ członkowie ich rekrutują się przeważnie ze sfer mało lub średnio zamożnych sportowców.

A teraz przyjrzyjmy się najbliższym korzyściom, jakie osiąga każdy, zapisujący się do Polskiego Touring Klubu. Przede wszystkim uzyskuje zniżki turystyczne przy przejazdach kolejowych, zniżki i ułatwienia przy wyrabianiu tryptyków i „carnet de passage", międzynarodowego prawa jazdy oraz wszelkich dokumentów, niezbędnych przy wyjeździe zagranicę.

Touring Klub organizuje stale liczne wycieczki zagranicę dla swych członków, umożliwiając im na bardzo przystępnych warunkach zwiedzenie ważniejszych ośrodków Europy. Liczne raidy i zjazdy P. T. K. ułatwiają jego członkom wyrobienie sportowe i dają możność uzyskania nagród i pla-

kiet, które są zawsze tak cenną pamiątką i zachętą dla każdego sportowca.

Zawody automobilowe P. T. K. są tak opracowane, że stawać do nich mogą wszyscy automobiliści na własnych maszynach, nie ryzykując ich rozbicia czy zniszczenia wskutek ciężkich warunków regulaminu. Dlatego można powiedzieć, że imprezy P. T. K. są z reguły przewidziane dla sportowców, a nie jeźdźców fabrycznych.

Członkowie P. T. K. otrzymują bezpłatnie miesięcznik Touring, poważny organ samochodowy i turystyczny, ilustrowany, uwzględniający zagadnienia techniczne oraz wszelkie informacje sportowe z działem porad i odpowiedzi redakcji.

P. T. K. posiada ruchliwą Sekcję Samochodową oraz Sekcję Wodno - Motorową, z własną przystanią na Wiśle w Warszawie. W programie Sekcji Wodno - Motorowej leży utworzenie oddziałów we wszystkich ośrodkach kraju, gdzie istnieją możliwości rozwoju sportów wodnych.

Delegatury P. T. K. skupiają automobilistów swego terenu, którzy w ten sposób mają możność wysuwania swych postulatów, wskazywania na niedomagania motoryzacyjne i drogowe w danym okręgu. Tą drogą członkowie nawet w odległych miejscowościach mają wpływ na prace Zarządu Głównego P. T. K. w stolicy, jego wystąpienia i memoriały, składane Rządowi w sprawie bolączek lub rozwoju polskiej motoryzacji.

Polski Touring Klub w zrozumieniu swej roli w dziedzinie polskiego automobilizmu, a z nim i podniesienia obronności Państwa, postanowił przeprowadzić szeroką akcję, dążącą do zrzeszenia automobilistów. Mianowicie wszyscy nowi członkowie, którzy zapiszą się w m-cach maju i czerwcu do P. T. K. — będą zwolnieni od opłaty wpisowego. W ten sposób, mamy nadzieję, będzie nas rychło przynajmniej sto tysięcy!

Sto tysięcy członków! — to potężna, zamożna organizacja, z której zdaniem już wszyscy liczyć się muszą, jak liczą się z Touring Klubami zagranicą, gdzie ilość członków dochodzi niekiedy do miliona (Anglia).

POLSKI TOURING KLUB
Zarząd Główny

Memoriał w sprawie stosunku władz do kierowców samochodowych

Dnia 23 u. m. Pan Prezes Rady Ministrów, Gen. Dyw. Felicjan Sławoj-Składkowski przyjął delegację Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu w osobach p. Wiceministra F. Świtalskiego i Przewodn. Sekcji Samoch. p. B. Rychtera.

Delegacja złożyła Panu Premierowi następujący memoriał w sprawie stosunku władz do kierowców samochodowych.

Do

Pana Premiera i Min. Spraw Wewnętrznych
Gen. Dr. Felicjana Sławoj-Składkowskiego
w Warszawie

Pozwalamy sobie zwrócić się z uprzejmą prośbą do JWPana Premiera w sprawach następujących:

Ostatnio dość często zdarzają się wypadki nakładania, naszym zdaniem, zbyt surowych kar na automobilistów za stosunkowo niewielkie przekroczenia. Z góry musimy zaznaczyć, że dalecy jesteśmy od tolerowania bezkarności przy występkach i wykroczeniach ze strony automobilistów. Przeciwnie, stoimy na stanowisku, że przepisy o ruchu na drogach publicznych muszą być przez wszystkich skrupulatnie przestrzegane. Co więcej, uważamy nawet, że automobiliści posiadający dżentelmeńskie prawo jazdy powinni świecić jako ludzie inteligentni przykładem, że dla wspólnego bezpieczeństwa i dobra w żadnym wypadku nie wolno naruszać obowiązujących przepisów.

Dowodem takiego właśnie nastawienia Polskiego Touring Klubu może być między innymi działalność utworzonego z naszej inicjatywy Komitetu Międzyklubowego dla zwalczania anarchii na drogach i pomocy policji. Praca tego Komitetu przyniosła już cały szereg konkretnych rezultatów.

Ale tem nie mniej uważamy, że po pierwsze: automobilista powinien być pociągany do odpowiedzialności tylko w wypadku, gdy złamanie przez niego przepisu nie budzi wątpliwości, a po wtóre wysokość nałożonej kary powinna być zawsze współmierna do popełnionego wykroczenia czy też przestępstwa. Tymczasem w ostatnich czasach dość częste są wypadki, które mogą prowadzić do

Wrócę w niedzielę lub w poniedziałek...

„Wrócę w niedzielę lub w poniedziałek"... — tak mniej więcej zapowiadano swój powrót, zanim nabrano zaufania do tego sapiącego i dyszącego rumaka żelaznego.

Dokładne określenie terminu przybycia było niemożliwe. Potwór ten smarowany był tranem lub łojem.

Nic więc dziwnego, że sprawa wprowadzenia regularnego rozkładu jazdy zbiegła się z koniecznością zastosowania odpowiedniego oleju smarnego. Tylko niezawodny olej mógł umożliwić niezawodną jazdę.

Nie jest więc dziełem przypadku, że rozwój kolejnictwa jest ściśle związany z nazwą „Vacuum Oil Company".

F-a VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki; odegrała ona również rozstrzygającą rolę w rozwoju kolejnictwa. Do każdej maszyny najlepszy olej smarowy — oto zadanie, które dotąd rozwiązywane jest stale bez zarzutu. Również w dziedzinie przemysłu samochodowego wykazała f-a Vacuum Oil Company pionierską działalność. Pierwszy samochód George'a Selden'a smarowany był olejem MOBILOIL. Dziś MOBILOIL jest dla automobilistów uosobieniem pojęcia wysokiej jakości i niezawodnych zalet. Miliony stosują ten olej, wiedząc, że nie tylko zapewnia on spokojną i pewną jazdę, ale również umożliwia osiągnięcie większej wydajności i najlepszej konserwacji.



MOBILOIL przyczynił się do szybkiego postępu techniki samochodowej i dopomaga do dalszego jej rozwoju.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

wniosku, że te dwie podstawowe zasady nie zawsze są respektowane.

I tak zwracają nam uwagę liczni automobiliści, że od niejakiego czasu mnożą się wypadki zaocznego karania automobilistów za przekroczenia w dziedzinie ruchu kołowego bez uprzedniego zbadania, czy takie wykroczenie istotnie miało miejsce. Kary te są wymierzane przez starostwa grodzkie na podstawie jednostronnych protokułów policyjnych, sporządzanych zaocznie. Również zwracają nam uwagę, że niektórzy funkcjonariusze policji państwowej, na szczęście bardzo nie liczni, z nadmierną gorliwością i skwapliwością korzystają nieraz z najdrobniejszej okazji, aby bądź ściągać doraźne mandaty karne z automobilistów, bądź też przesyłać do Starostwa protokuły z zanotowanymi numerami. Często protokuły takie polegają na nieporozumieniu. Z drugiej znów strony referenci karni Starostw, a zwłaszcza Starostw Grodzkich na terenie Warszawy, nie zawsze wnikają w meritum sprawy i ferują wyroki zaoczne, nakładając stosunkowo wysokie kary tylko na podstawie protokułów policyjnych.

Również sposób i wysokość nakładania kar w wyniku przeprowadzonych rozpraw w Starostwie wywołuje liczne narzekania w świecie automobilowym. Przede wszystkim sprawy automobilowe rozpatrywane są przez urzędnika, nie obeznanego należycie z ruchem motorowym i z umiejętnością prowadzenia samochodu; to też urzędnik ten nie jest w stanie zbadać istoty sprawy i ocenić dokładnie stopień winy automobilisty. Ponadto referenci ci, zapominając o starej maksymie, że i władza jest omylna, dają wiarę tylko zeznaniom funkcjonariuszy policji.

Rzecz oczywista, że od wyroków starościńskich automobilista ma prawo rekursu do sądu Okręgowego, ale ponieważ często kara wynosi od 10 do 30 złotych, a ukarany automobilista jest człowiekiem pracy, dla którego czas jest droższy od satysfakcji, że dany referent starostwa nie miał racji, więc najczęściej do odwołania nie dochodzi i kara jest uiszczana.

Również objekcje wywołuje sposób i wysokość kar nakładanych za przekroczenia przepisów o szybkościach jazdy po mieście. Mamy tu między innymi na myśli akcję Pana Starosty Praskiego, który co pewien czas urządza na ulicach doraźne sądy starościńskie pociągając zbyt szybko jadących automobilistów do bardzo surowej kary parudniowego bezwzględnego aresztu lub wysokiej grzywny, a nieraz i obu tych kar łącznie. Naszym zdaniem akcja ta, aczkolwiek wypływająca niewątpliwie ze szlachetnych pobudek, zmierzających do profilaktycznego zapobiegania wypadkom, powstałym wskutek nadmiernej szybkości — chybia celu. Areszt bezwzględny, połączony do tego z wysoką karą pieniężną, powinien być w zasadzie stosowany tylko wówczas, gdy automobilista spowoduje wypadek. Natomiast, gdy automobilista żadnego wypadku nie spowodował, a tylko dopuścił się przekroczenia obowiązujących przepisów, to stosowanie takiej kary jest wymiarem zbyt surowym. Przy tym wypadki szybkiej jazdy samochodami miały miejsce bynajmniej nie w centrum miasta lub na ulicach ruchliwych, lecz przeważnie na ulicach odległych od centrum i o bardzo słabym ruchu kołowym. (n.p. Aleja Waszyngtona, Wał Miedzeszyński).

Przy sposobności pragnęlibyśmy zwrócić uwagę JWPana Premiera na konieczność w ogóle unormowania przepisów o szybkości ruchu pojazdów mechanicznych w miastach. Dotychczas przepisy te są bardzo różnorodne, przestarzałe i niejednokrotnie zawierają takie normy, których w praktyce jest bardzo trudno przestrzegać. Jedno miasto ustanawia n.p. przepis, że trzeba jechać z szybkością 30 klm. na godz., drugie, że z szybkością 20 klm. a inne znów, że tylko 15 klm., lub nawet 5 klm. na godzinę. Również i na terenie stolicy sprawa szybkości jazdy nie jest unormowana. N.p. w centrum miasta wolno jechać z szybkością do 40 klm. na godzinę, natomiast na wale Miedzeszyńskim, gdzie ruch zwłaszcza na jesieni, w zimie i na wiosnę jest bardzo słaby, obowiązuje przepis 30 klm. na godzinę (przedtem 15 klm. na godz.), przyczym przepis ten jest wysunięty daleko po za granice miasta. Sądzimy, że obecne przepisy o szybkości jazdy nie odpowiadają nowoczesnemu postępowi budowy samochodów, które dzisiaj dają bez porównania daleko większe bezpieczeństwo jazdy nawet przy większych szybkościach niż dawniej.

Pozwalamy sobie wyrazić pogląd, że poruszone przez nas sprawy posiadają daleko głębsze znaczenie niż by to na pozór mogło się wydawać. Wychodzimy bowiem z założe-

nia, że zbyt częste i surowe nakładanie kar na automobilistów, wytwarza zgoła niepotrzebne rozdźwięki i nieporozumienia między światem automobilowym a władzami administracyjnymi. Ponadto kary te mimowoli przyczyniają się do wytworzenia jeszcze bardziej niechętnego nastawienia szerokich sfer społeczeństwa do ruchu automobilowego. Nie da się bowiem zaprzeczyć, że szersze sfery ludności polskiej nie mają jeszcze należytego zrozumienia dla konieczności popierania ruchu motorowego. Ileż to razy podróżujący automobilista, zamiast życzliwości i pomocy, spotyka się z zawistnym wzrokiem, zaciśniętą pięścią, lub kamieniem, rzucanym w jego wóz. Zbyt surowe i częste kary, nakładane na automobilistów, bynajmniej nie przyczyniają się do usunięcia roździwięków między automobilistami a szerszymi warstwami społeczeństwa i do stworzenia atmosfery, sprzyjającej dalszemu rozwojowi tak niestety, jeszcze u nas zaniedbanej motoryzacji.

Znając życzliwość i pełne zrozumienie, jakie JWPan Premier okazuje akcji rozwoju motoryzacji kraju, mamy głęboką nadzieję, że JWPan Premier zechce łaskawie bliżej zainteresować się poruszonymi tutaj sprawami i, o ile uzna to za wskazane, wydać odpowiednie zarządzenia.

Bylibyśmy zwłaszcza zobowiązani JWPanu Premierowi, aby łaskawie zechciał:

1. wydać zarządzenie do Policji Państwowej, aby unikała wypadków pociągania automobilistów do odpowiedzialności za błahe i nieistotne przekroczenia oraz, aby wysokość mandatu karnego była zawsze współmierna do wysokości wykroczenia.
2. wydać zarządzenie, zmierzające do zreformowania sądownictwa starościńskiego w sprawach automobilowych z ewentualnym dopuszczeniem czynnika społecznego w formie przedstawicieli organizacji automobilowych.
3. wydać zarządzenie o unormowaniu i zaktualizowaniu przepisów o szybkości jazdy samochodów w miastach.

Korzystamy z okazji, aby przesłać JWPanu Premierowi nasze najserdeczniejsze wyrazy poważania i oddania.

POLSKI TOURING KLUB
Zarząd Główny
(—) Ferdynand Świtalski
Prezes



Nad Gopłem (fot. H. Poddębski)

Stanisław Misiakowski

Gdy brak programu działania...

Kto interesuje się bliżej problemem motoryzacji Polski, ten musi dojść do smutnego wniosku, że nad naszą motoryzacją wisi jakieś dziwne fatum.

Bo zastanówmy się tylko.

Wszyscy zgodnie przyznają, że Polska jest właściwie ogołocona z pojazdów mechanicznych, że potrzeby gospodarcze, komunikacyjne, a w szczególności obronne kraju wymagają, aby nasz sprzęt motorowy kilkakrotnie wzrósł, że prawidłowy rozwój motoryzacji może być przeprowadzony tylko przy pomocy własnego przemysłu samochodowego, że społeczeństwo należy zachęcać i nakłaniać do nabywania i korzystania z samochodów i dlatego posiadaczy pojazdów mechanicznych, a w szczególności nowonabywców, trzeba otoczyć szczególną opieką, że motoryzacja to skuteczne lekarstwo na naszą anemię gospodarczą, potężny czynnik, ułatwiający wymianę dóbr, rozwój turystyki, że... i t. d. i t. d.

Tak, wszyscy zdawałoby się dokładnie rozumiemy te prawdy oczywiste. Zwłaszcza doskonale zdają sobie sprawę ze znaczenia motoryzacji i konieczności jej szybkiego rozwoju czynniki decydujące w państwie. Takby przynajmniej należało sądzić z licznych oficjalnych enuncjacji i deklaracji, wygłaszanych publicznie przez osobistości bardzo tutaj kompetentne. Dowodzić tego mogą również liczne ustawy, rozporządzenia, zarządzenia i okólniki, wydane właśnie w celu poparcia i wzmożenia u nas ruchu motorowego. Warto choćby wskazać tutaj na ostatnio wydaną ustawę o ulgach podatkowych dla nowonabywców, posunięcie niezmiernie doniosłe, gdyż wybitnie zachęcające do nabywania nowych pojazdów mechanicznych.

A jednak... Mimo tego zrozumienia dla sprawy motoryzacji wśród wysokich czynników rządowych, mimo przyznania licznych i konkretnych ulg i ułatwień dla ruchu samochodowego, **jakoś nie możemy ruszyć naprzód z naszą motoryzacją i ciągle tkwimy w miejscu, a raczej cofamy się w porównaniu do tego kolosalnego rozmachu motoryzacji, jaki ogarnia teraz prawie cały świat.**

A jeżeli ktoś sądzi, że ta ocena jest nadmiernie pesymistyczna, że z naszą motoryzacją bynajmniej nie jest tak źle, że przecież postęp jest i to nawet wyraźny i duży, bo co miesiąc przybywa nam po kilkaset nowych pojazdów mechanicznych — to temu radzimy zajrzeć do oficjalnej statystyki o ruchu pojazdów mechanicznych w Polsce i porównać tę statystykę ze stanem motoryzacji w szeregu innych krajów, a wówczas odrazu i w całej pełni uzmysłowi sobie naszą nędzę motoryzacyjną i nasze ogromne zaniedbanie.

Co więcej, porównywując postępy motoryzacji w ostatnich latach u nas i w innych krajach — dojdzie szybko do wniosku, że **poprawa, jaka w Polsce ostatnio nastąpiła w taborze motorowym, jest znikoma i nic nie znacząca, gdyż stoi ona w jaskrawej dysproporcji do ogromnych potrzeb obronnych, gospodarczych i transportowych kraju.** Przy tym przyrost motoryzacji, jaki się u nas odbywa, nie tylko nie wyrównuje naszych zaniedbań, lecz przeciwnie, spycha nas na coraz gorsze miejsce w ogólnej klasyfikacji krajów cywilizowanych, gdzie postęp motoryzacji odbywa się nieprzerwanie i ciągle, w tempie zawrotnym.

Do takiego właśnie a nie innego wniosku musi prowadzić analiza cyfr statystycznych. Według oficjalnych danych, na początku kwietnia b. r. było w całej Polsce zarejestrowanych ogółem **43.864 pojazdów mechanicznych** (prywatnych i urzędowych), w czym 19.310 samochodów osobowych, 6.966 samochodów ciężarowych, 4822 taksówek, 1.744 autobusów, 9760 motocykli i 1262 specjalnych pojazdów mechanicznych. Samochodów wszelkiego typu (bez specjalnych) posiadamy 32.842. Z cyfr tych wynika, że w Polsce 1 pojazd mechaniczny, w najszerszym tego słowa znaczeniu, przypada na przeszło 750 mieszkańców, a 1 samochód osobowy aż na 1800 mieszkańców. Proszę nam wykazać, czy istnieje obecnie na świecie większe państwo cywilizowane, któreby miało tak niski, jak my, stan motoryzacji? Nasza nędza motoryzacyjna jest tym większa, że przygniatająca większość polskiego sprzętu motorowego — to wozy zniszczone i przestarzałe, które już dawno powinny być wycofane z ruchu i zamienione na szmelc.

Czyż nie wyglądają kompromitująco cyfry kursujących u nas pojazdów mechanicznych wobec ruchu motorowego w innych krajach Europy?! Na początku bież. roku Anglia posiadała 2.306.800 samochodów (osobowych, ciężarowych i autobusowych, ale bez motocykli i pojazdów specjalnych), Francja 2.200.000, Niemcy 1.443.700, Rosja 514.400, Italia 430 tys., Belgia 220.400, Szwecja 192.700, Holandia 147.000 i t. d. i t. d. Gdyby natomiast objąć statystyką tak jak u nas wszystko, co się przy pomocy motorów spalinowych porusza, to wówczas okazałoby się, że Anglia posiada około 3.200.000 pojazdów mechanicznych, Niemcy blisko 3.000.000 (samych motocykli posiadają Niemcy przeszło 1.300.000), Francja około 2.800.000 itd. itd.

Ale nie zaciemniajmy obrazu naszej motoryzacji nadmiarem cyfr. Sytuacja nasza tutaj jest tym smutniejsza, że przecież prawie we wszystkich dziedzinach osiągnęliśmy od chwili odzyskania niepodległości duże postępy. Budownictwo mieszkaniowe, kolejnictwo, elektryfikacja, a dalej liczne gałęzie przemysłu, jak np. chemiczny, papierniczy, częściowo hutniczy i metalowy — to widome oznaki, że Polska się rozwija, idzie naprzód, zwiększa swój dobrobyt, utrwala swój niezależny byt nie tylko polityczny, lecz gospodarczy. Tylko motoryzacja, którą zapędziliśmy wskutek wadliwej polityki fiskalnej i administracyjnej w ślepy zaułek, nie może jakoś ruszyć z martwego punktu.

Jeżeli zastanowić się nad przyczynami naszych niepowodzeń na froncie motoryzacyjnym, to należy dojść do wniosku, że najważniejszą tutaj przyczyną jest **brak programu, brak wyraźnego planu działania.** Wszystko inne jest raczej tylko wtórnym zjawiskiem, konsekwencją tego braku programu.

Poszczególne posunięcia rządu, skadinąd pożądane i pożyteczne, dlatego właśnie nie osiągają należytego efektu i nie przynoszą większych rezultatów, gdyż nie są zgóry przemyślanymi etapami, zawartymi w ramach jednolitego i na kilka lat obmyślonego programu działania, lecz zarządzeniami fra-

gmentarycznymi, oderwanymi, które przypominają szamotanie się człowieka chorego, chwytającego się to tych to innych środków, aby przynieść sobie chwilową ulgę, a nie dążącego do radykalnego usunięcia trawiącej organizm choroby.

Wymownym potwierdzeniem tego może być choćby ostatnia **historia z ustawą o ulgach podatkowych dla nowonabywców pojazdów mechanicznych,** uchwalona przez Sejm w końcu marca, a wydana w pierwszych dniach kwietnia b. r. Gdyby istniał plan działania, to ustawa ta ukazałaby się przynajmniej rok temu, a w najgorszym razie w końcu 1937 r., t. j. w chwili, kiedy wygasła moc dekretu Prezydent Rzeczpospolitej z dnia 7 maja 1936 r. W każdym bądź razie nie doszłoby do wytworzenia 3-miesięcznej próżni w ulgach podatkowych i do zupełnego zahamowania sprzedaży pojazdów mechanicznych w pierwszym kwartale b. r. A jeżeli Rząd był tak bardzo zajęty, że nie mógł wcześniej przygotować projektu ustawy, to przynajmniej należało wydać oficjalny komunikat zawiadamiający, że ulgi będą obowiązywać wstecz od początku b. r. bez względu na czas wydania ustawy i że ten, kto wcześniej nabędzie samochód, nic na tym nie straci.

Piszemy o tym nie pro memoria, lub dlatego, że nie jest to bynajmniej przykład odosobniony, załatwiania najistotniejszych spraw związanych z motoryzacją w sposób dorywczy i nieprzemyślany, zbyt późno, niemal na kolanie.

Ale konsekwencje braku programu działania są daleko głębsze i jaskrawsze. W całej pełni wystąpiły one na początku obecnego sezonu samochodowego. Bo gdyby istniał plan, nie doszłoby obecnie do takiej sytuacji, że nawet dotychczasowy w żółwim tempie postępujący rozwój motoryzacji doznał obecnie zahamowania wskutek... **niedostatecznej podaży samochodów na rynku.** Jakżeż można prowadzić akcję promotoryzacyjną, gdy zapotrzebowanie znacznie przewyższa podaż, gdy nabywcy muszą długie miesiące czekać na zamówiony wóz i gdy sprzedawca — zamiast propagować swój towar — zamienia się w dobroczyńcę, łaskawie przydzielającego klientowi zgóry zapłacony samochód.

Przecież **pierwszym, podstawowym warunkiem każdej akcji, zmierzającej do zwiększenia konsumcji, jest dostateczna podaż danego artykułu.**

Czyż możemy sobie wyobrazić kampanię na rzecz zwiększenia konsumcji np. prądu elektrycznego, papieru, mydła, cukru itp. jeżeli rynek nie jest należycie zaopatrzony w żarówki elektryczne i artykuły objęte propagandą. Więc jakżeż można prowadzić akcję w kierunku rozwoju, i to szybkiego, motoryzacji, skoro rynek wewnętrzny odczuwa ogromny brak pojazdów mechanicznych, a w szczególności samochodów produkcji krajowej, skoro klient nie ma możności wyboru, bo na wybrany wóz musi czekać dwa lub trzy miesiące, a nieraz i dłużej — i to w okresie, kiedy wóz jest mu najbardziej potrzebny.

Brak samochodów bynajmniej nie jest jakimś zjawiskiem nowym, nagle występującym, przeciwnie wystąpił on wyraźnie już w r. 1936, gdy tylko złagodzono nieco dotychczasowe hamulce, tamujące ruch motorowy. W r. 1937 brak samochodów przybrał rozmiary wyraźnego głodu, zwłaszcza w miesiącach letnich. Łatwo więc było przewidzieć, że w r. b. wobec uchwalenia znacznie rozszerzonych ulg podatkowych dla nowonabywców, zapotrzebowanie na pojazdy mechaniczne odpowiednio się zwiększy. Należało przeto zawczasu pomyśleć o zwiększeniu produkcji krajowej i montażu lub — w ostatecznym razie — o zwiększeniu kontyngentów przywozowych samochodów obcych. Niestety, nic w tym kierunku, nie zrobiono. Wytworzyła się więc sytuacja paradoksalna. **Nabywcy są, kandydatów na automobilistów nie brak, ale cóż z tego, kiedy mają duże trudności z natychmiastowym otrzymaniem pożądanego typu samochodu.**

Zbyteczne wyjaśniać, jak wielkie straty ponosi wskutek takiego stanu rzeczy nasz kraj i ile **marnujemy bezpowrotnie możliwości złagodzenia naszej nędzy motoryzacyjnej.**

Widocznie jakieś fatum zasłoniło nam oczy i związało nam ręce, że zamiast **zdecydowanie i konsekwentnie dążyć do szybkiego rozwoju własnego przemysłu motoryzacyjnego** — ciągle tkwimy w miejscu i nie możemy wybrnąć z zaklętego kręgu początkowych dociekań, wstępnych narad, konferencji i badań komisyjnych.

ŁOWICZ – SKARBNICA TWÓRCZOŚCI LUDOWEJ



K. Wyszomirski

Piękno kultury łowickiej — to wyniki swobodnego rozwoju myśli ludowej, która nie krępowana z zewnątrz, znalazła swoisty wyraz artystyczny w tkaninach, haftach, ceramice, urządzeniu wnętrz i budownictwie.

Chłop łowicki nie znał pańszczyzny, zachował przeto dumę wolnego człowieka, a to co podziwiamy w łowickiem jako zewnętrzną formę sztuki ludowej, jest jedynie wyrazem artystycznym swobodnego rozwoju twórczej myśli chłopa wolnego.

Muzeum łowickie — warte jest badawczego spojrzenia turysty, jednak łowickie, to nie muzeum, a żywi ludzie, którzy w dalszym ciągu tworzą odrębne wartości artystyczne, kulturalne i społeczne, dodając stale, tak jak to czynili od wieków, do skarbnicy Narodu coraz **nowe**, trwałe dobra.

W czasie Bożego Ciała zjeżdżają do Łowicza turyści z całej Europy, aby podziwiać piękno barwnych procesji.

Tysiące miłych turystów zjeżdża do Łowicza. Jedni szukają zabytków, inni strojów, jedni badają zwyczaje, a jeszcze inni dobre restauracje i specjalnej jakości łowickie kiełbaski.

Obserwowałem setki turystów, w okresie Bożego Ciała. — Trzeba przyznać, że na ich twarzach widać zadowolenie. — Szczególnie, gdy obserwują dorodne i pięknie ubrane łowiczanki: „Toć, psiakrew, dostojna książna — patrzcie jaka postawa, jakie nóżki, a co za majestat.—Zda się, że świat przed nią ma paść na kolana“.



(fot. H. Podidębski)

Łowiczanie.

Gdzie indziej rozkoszne paniusie z Warszawy wykrzykują: „Ach, ach, patrzajcie, przecież ten księżak to klasyczna postać Rzymianina. Jacy oni zgrabni i honorni“ —

Gdzieś znowu, przy innej gromadce słyszy się: „Co za piękne stroje, a jakie kosztowne; — musi być ciężkie takie ubranie“.

W innymi miejscu zebrali się turyści, znający bliżej, ze zwierząt hodowanych na wsi, — jedynie konia.

Przyglądając się pięknym zaprzęgom koni chłopskich oraz ich powozikom,—nadziwić się nie mogą, że to te chłopy mają tak wspaniałe konie, takie zaprzęgi z pojazdami. Słyszałem jak jeden z turystów, uniesiony zachwytem nad tym co widział mówił do przyjaciół: „Mówię wam, że takich koni i takiego zaprzęgu nie powstydzi się i hrabia“. — Inny odpowiada: „E, bracie dziś ziemianie jeżdżą „kotami“. Chłopi przeważnie podtrzymują stan hodowli konia. — „Zrozumiałe odpowiada trzeci — „oko pańskie konia tuczy“, gdyby chłop nie pielęgnował sam konia i zaprzęgu, napewno nie miałby takiego inwentarza“.

Po długiej dyskusji, dość gorącej, stwierdzili wszyscy: „Chłopi łowiccy to dobrzy hodowcy“.

W dalszych miejscach widzę: turysta zatrzy-



Uczennice Szkoły Rolniczej w Dąbrowie Zduńskiej.

mał auto, szykuje aparat fotograficzny — zaskoczył drogę młodym dziewczętom, chce je fotografować. „Zatrzymajcie się gosposie, chcę sobie was uwiecznić“. — Nie skończył biedak — łowiczanki odwróciły się do fotografa plecami.

Zapalony turysta i miłośnik oryginalnych strojów, nie traci tupetu, zaskakuje od przodu. — „Pozwólcie, pozwólcie tylko sfotografuję“ — zamawia.

W tem jedna z dziewcząt odzywa się: „Panie, nie jesteśmy w ogrodzie zoologicznym. Ubieramy się w swój strój nie dla fotografów, a dla siebie.

„Fotograf“ speszony tłomaczy to i owo. — Łowiczanka ciągnie dalej — Panie jakby się pan zachował, gdybym ja zaczęła zalatywać Panu drogę i chciała koniecznie Pana sfotografować, w tych podkasanych spodenkach i z tą rozwichrzoną czupryną. Dla nas wasze stroje też są dziwaczne — czyż was zaczepiamy — dajcie i wy nam spokój. —

Jeszcze w innym miejscu obserwuję: — Paniusia starsza — mizdrzy się, przysiada, kuca, poprostu w przysiadzie podskakuje jak żabka, uśmiecha się do małych dzieci łowickich. — Zachwyt — przecież patrzcie, — to cudo, to obrazek, to lalka. Jakież to ładne i śmieszne przy tym!

Dziecko usuwa się od zaciekawionej pani. Ale ta sięga klasyczną rączką pod bródkę dziecka. Dziecko odsuwa się, wstydzi, tuli główkę w fartuch matczyny, wreszcie pokazało język i schowało głowę w fałdy matczynego wełniaka.

Pani wstaje, aż słychać zgrzyt kości i odchodząc mówi: „Patrzcie takie małe i takie harde“.

Do matki — „Kiepsko chowacie matko swoją córkę, język pokazuje“.

Matka dłużna nie pozostaje i odpowiada. — „Co to by, Paniusiu, Wasze dziecko zrobiło, gdybym przed nim chciała skakać i muskać go po buzi... he?!

Pobieżnie przytoczyłem parę obrazków zaczerpniętych z życia, po to, aby wykazać, że turysta, chcący poznawać życie ludzkie wsi, musi wiedzieć o tym, że wieś łowicka, jak zresztą i każda inna, ma swoją postawę społeczną, ma swoją „honorność“, nie lubi być tylko oglądaną, bo coś z siebie daje do ogólnej skarbnicy kultury narodowej.

Ceramika, wycinanki, hafty, barwne i oryginalne stroje sporządzane z samodzia-



(fot. H. Poddębski)

Dzieci łowickie

łu, są objawami potrzeb artystycznych ludu łowickiego — w tej prostej a artystycznej formie znalazł on sposób na zaspokojenie swych zamiłowań porządku, czystości i ochędóstwa. Wszystko to lud łowicki tworzy w chwilach wolnych od zajęć stanowiących podstawę jego egzystencji, w chwilach wolnych od pracy przy gospodarstwie.

Pracy zaś tej oddany jest całą duszą; rozumie ją i uspołecznia, osiągając w niej rezultaty nie mniej piękne i godne podziwu, od barwnych i misternych wycinanek, osobliwych, wzorzystych haftów i całego dorobku artystycznego tak pełnego swoistego czaru.

Turysta z miasta najczęściej zachwyca się zewnętrzną stroną człowieka, nie zawsze wnika w to, co człowiek wiejski o nim myśli, jak go ocenia.

Na łamach Touringu, pisma poświęconego turystyce, chcę zwrócić uwagę na łowickie, które jest naprawdę miłym wypadem turystycznym pod każdym względem. Chcę zwrócić uwagę miłym gościom, przyjeżdżającym w łowickie, na sprawy, które łączą się z łowiczanką, łowiczakiem, ale nie z jego zewnętrzną stroną, lecz właśnie ze stroną duchową, którą powinien każdy turysta, interesujący się życiem społecznym, znać.

Łowickie, dla uspołecznionego turysty — to kopalnia złota. Łowiczanie, w każdym zwiedzającym turyście, który po za strojem, obyczajem, szuka człowieka, muszą wzbudzić podziw. Każą się głęboko zastanowić nad zagadnieniem wsi, jej ustrojem, stosunkiem do inteligencji miejskiej i w ogóle roli wsi w państwie.

Bo oto pobieżnie tylko stwierdzimy — łowiczanie w czasie niewoli zaborczej mieli w obiegu tysiące nielegalnych gazet, książek, uczyli się wzajemnie, tworzyli tajne organizacje, a gdy trzeba było pójść do legionów, czy w roku 1920, łowiczanie, kto żyw, stary czy młody szedł bronić swojej swobody i niezależności Narodu polskiego.

Łowiczanie na skalę mężów stanu, jako jeden z podstawowych warunków, stawiają sobie za cel oświatę ogólną i zawodową. To też powiat łowicki buduje z inicjatywy chłopskiej i za ich pieniądze dwie piękne szkoły rolnicze, *jedną męską na Blichu* tuż przy Łowiczu, drugą *żeńską w Dąbrowie Zduńskiej* o 1 km. od Zdun — serca księstwa.

Jakież zdumienie musi ogarnąć turystę, gdy zwiedzi te szkoły. — Wybudowane są wygodnie, a przy tym praktycznie — po to, aby młodzież chłopska mogła się uczyć w dogodnych warunkach, a przy tym, aby się nie „wysferzała". Zwiedzając te szkoły w zetknięciu z wychowawcami jak i uczniami, przekonamy się, jak wiele braków ma jeszcze wieś, jak prędko powinno te braki usuwać całe społeczeństwo, łącznie ze wsią.

Którąkolwiek drogą pojedziemy w powiecie łowickim, wszędzie widzimy piękne 7 klasowe szkoły powszechne; któż je budował — wieś! Zajedźmy do takiej szkoły np. w Zdunach na 13-tym kilometrze od Łowicza na drodze do Poznania. Piękna szkoła, wybudowana nawet wbrew ówczesnym władzom administracyjnym, tak sobie na przekór. — Piękna szkoła na zewnątrz i piękna wewnątrz. Sprawdźmy ile wieś dała swojej bezinteresownej pracy, ile specjalnych podatków.

Zresztą nie szukajmy nawet wsi — w samym Łowiczu zajdźmy do Domu Ludowego. Tam się mieści siła, rozum i serce roboty chłopskiej. Możemy zapoznać się szczegółowo z pracami rolnymi, spółdzielczymi, młodzieżowymi, oświatowymi, samo-



Złaków Kościelny—Chata łowicka

rządowymi i t. p. w powiecie. — Zresztą trzeba wiedzieć że ten Dom Ludowy został wybudowany w centrum miasta, wysiłkiem dobrowolnego szarwarku wsi z całego powiatu. W Łowiczu mamy najlepiej postawiony Spółdzielczy Bank Ziemi Łowickiej. — Wystarczy jeśli powiem, że Bank ten ma oszczędności własnych członków, sięgające 3 milionów złotych. Zapoznajmy się z tą instytucją, a zobaczymy jak oszczędnie, a jak dobrze, społecznym sposobem, spółdzielcy prowadzą tak wielką instytucję finansową.



Wnętrze chaty łowickiej (fot. H. Poddębski)

W Łowiczu istnieje spółdzielnia Rolniczo - Handlowa „Rolnik", obroty jej sięgają do miliona złotych.

Tuż pod Łowiczem stoi piękna spółdzielcza Okręgowa Mleczarnia — przerobiła ona w roku ubiegłym przeszło 3 miliony litrów mleka. Jeśli teraz powiem, że w łowickim jest przeszło 100 Kółek Rolniczych, 45 Kół Gospodyń Wiejskich, 40 różnych spółdzielni, piękna robota młodzieży wiejskiej w pracach tak zwanego przysposobienia rolniczego. Wreszcie jeśli wspomnimy o powstających ochronkach wiejskich, organizowanych przez same gospodynie, o zaprowadzeniu elektryczności do nowych wsi, regulacji rzek i pól, to będziemy mieli całokształt prac, o których myśli sama wieś.

Na zakończenie powiem, że w oparciu o Dom Ludowy, przez okrągły rok kursuje po wsiach łowickich 45 kompletów biblioteczek wędrownych.

Jeśli turysta zechce przy jednym wyjeździe, zapoznać się chociażby z jednym z tych zagadnień, będzie miał czas spędzony pięknie i pożytecznie.

Łowickie po za wełniakiem, ma piękną robotę wszechstronną. — Każdy obywatel powinien się starać poznać treść tej pracy.

Nie ma miejsca, a zresztą i nie zdaje mi się, aby była potrzeba szczegółowego opisywania poszczególnych prac społecznych.

Uspołeczniony turysta, jeśli zechce poznać stosunki społeczne, oświatowe, gospodarcze czy kulturalne wsi łowickiej, może to osiągnąć, gdy zwróci się do Zarządu Domu Ludowego w Łowiczu, — lub też do jednej ze Szkół Rolniczych.

Uspołecznionemu turyście działacze łowiccy pokażą i objaśnią wszystko szczerze— będą rozmawiali jak równy z równym.

Przy też okazji będziemy mogli fotografować, bawić się z dziećmi i t. p. Żaden łowiczak nie weźmie nam tego za złe — ale, gdy chcemy zachwycać się tylko zewnętrzną stroną ludzi łowickich, to spotkać się możemy z niegrzeczną odpowiedzią łowiczanki, lub dziecka. Mówiąc prawdę czołowi działacze łowiccy zdecydowanie zwalczają turystykę „gapi", uważają, że oglądanie powierzchowne i częste wsi łowickiej ma złe skutki wychowawcze dla wsi, a nie ma też wielkiego pożytku w treści i dla zwiedzającego, natomiast ze staropolską, serdeczną i życzliwą gościnnością powitają każdego turystę, co zjedzie w łowickie szukając rzetelnych objawów tężyzny ludowej.

Łowicz po za pięknymi kieckami i portkami ma swoją, wysokiej wartości treść. — Życzyćby trzeba było, aby turyści polscy szukali w łowickim i wszędzie na wsi — treści.— Treść głęboka jest w robocie wiejskiej — przeto by ją poznawać zacznijmy od łowickiego.



Dożynki w łowickim

Kazimierz Podhorski — Okołó
Inż. dypl.

Co mnie kosztować będzie 1 kilometr jazdy samochodem?

Samochód, powoli wprawdzie, jednakże w ostatnich czasach w sposób ciągły zdobywa sobie i u nas coraz to większe prawa obywatelstwa.



Przestaje być luksusem, przedmiotem zbytku lub rozrywki i staje się podobnie jak w Ameryce i Europie zachodniej koniecznym narzędziem pracy.

Obecnie w początku sezonu samochodowego przed każdym, kto nosi się z zamiarem kupna samochodu, staje zagadnienie czy może sobie już na kupno samochodu pozwolić, a także, jaki samochód będzie dlań z uwagi na koszty nabycia i utrzymania, jak również i na cel dla którego ma służyć najodpowiedniejszym. Przeważnie utarło się mniemanie, iż samochód służyć może tylko na drogach bitych. Dziś jednak tak nie jest; niech więc ci, którzy będą zmuszeni używać swego samochodu częściowo na drogach bocznych, nie obawiają się kupna samochodu, dzisiejsze bowiem wozy lekkie i zaopatrzone w silnik o dostatecznej mocy śmiało mogą przezwyciężać ciężkie nierzadko pod względem terenu dojazdy do dróg bitych. Naturalnie zasadniczo stosuje się to do samochodów osobowych, o których, ze względu na charakter niniejszego artykułu, wyłącznie będzie mowa poniżej.

Wiele osób, nie posiadających dotąd samochodu, uważa, iż wyłącznie miarodajnym jest koszt nabycia wozu, a więc jednorazowego wydatku i posiadania na ten cel pewnej sumy pieniędzy, nie zdając sobie sprawy, iż w szczególności przy kupnie samochodu na raty kwestia nabycia samochodu jest ściśle związana ze sprawą zarobków, nie zaś sprawą zamożności. Sięgając dalej zauważam, iż wysokość kosztów utrzymania samochodu, prócz jego ceny, odgrywa bardzo ważną, często nawet decydującą rolę, nikt bowiem nie będzie kupował samochodu na to, by nań patrzeć. Dlatego też przed kupnem samochodu każdy dokładnie winien zdać sobie sprawę z tego na jaki samochód może sobie pozwolić i ile utrzymanie tego samochodu będzie kosztowało.

Cena samochodu.

Na naszym rynku w obecnym czasie ceny samochodów małolitrażowych (tj. o litrażu 0,9 — 1,2 litra, o mocy od 22—28 KM) wahają się 4,900 — 6,200 zł., czyli średnio, biorąc pod uwagę najbardziej rozpowszechnione typy, oko-

Szosa pod Tyrawą Wołoską

(fot. H. Poddębski)

ło 5.300 zł. Wobec ulg podatkowych cena ta wynosi właściwie 4.250 zł. Jest to cena gotówkowa, w razie kupna na raty, licząc się średnio z 40—50% wpłatą, cena ta wobec oprocentowania kredytu wyniesie nieco więcej, a mianowicie około 2—3% (wobec stopniowego zmniejszania się napięcia kredytu) całej sumy — czyli wyniesie mniejwięcej 4.400—4.500 zł.

Ceny samochodów średnio-litrażowych (1.5—1.9 litra, o mocy 36—45 KM) wahają od 6.300—10.000 zł., a biorąc pod uwagę typy najczęściej spotykane około 9.000 zł., czyli z uwzględnieniem ulg podatkowych około 7—7.200 zł. Już samo posiadanie samochodu pociąga za sobą konieczność pewnych wydatków, są to t. zw. koszty stałe; ogólne koszty używania zaś samochodu składają się właśnie z tych stałych wydatków, niezależnych od ilości przejechanych kilometrów i z wydatków na eksploatację, które zależne są od przejechanego kilometrażu (t. zw. koszty zmienne).

W celu zorjentowania się co do wysokości kosztów przejazdu 1 kilometra należy przyjąć przebieg pewnej ilości kilometrów w ciągu roku (np. dla samochodu osobowego prywatnego około 15—18.000 kilometrów rocznie) obliczyć t. zw. zmienne koszty eksploatacji dla przyjętej ilości przejechanych kilometrów, otrzymany rezultat zsumować z kosztami stałymi, po czym sumę tą podzielić przez przyjęty kilometraż. Rezultat jest kosztem przejazdu jednego kilometra. Powyższe bardzo łatwo da się przedstawić przy pomocy wzoru: **koszty stałe (obliczone** w stos. rocznym) + koszty zmienne dzielone przez kilometraż = zł./na 1 wozokilometr.

Koszty stałe. Do nich należy zaliczyć: 1) Amortyzację wyłożonego kapitału. Normalnie amortyzację wyłożonego na zakup wozu kapitału dolicza się do kosztów zmiennych— przyjmując pewną maksymalną ilość kilometrów jakie samochód może przebyć do zupełnego zniszczenia i dzieląc po tym przez ten kilometraż cenę zakupu wozu. Otrzymuje się wtedy amortyzację na 1 przejechany kilometr. O ile jednak chodzi o znajdujący się w ręku prywatnym samochód osobowy — nie uważam takiego sposobu obliczania za zupełnie odpowiedni, z różnych bowiem względów prywatny samochód osobowy (choćby ze względu na konstrukcję, formę i modę) szybciej traci na wartości sprzedażnej. Wobec nieznacznego kilometrażu rocznego — dla samochodu znajdującego się w rękach prywatnych (około 18.000 kilometrów), liczyć amortyzację zupełną na okres 5-letni jest nieco za szybko. Dlatego też przyjmuję okres 6-letni. Roczna suma amortyzacji wyniesie w tym wypadku (licząc od wozu nieogumionego — zużycie bowiem gum uwzględniono niżej w kosztach zmiennych) — dla wozu małolitrażowego:

$$\frac{4250—450}{6} = 630—650 \text{ zł./rocznie.}$$

2) Oprocentowanie wyłożonego kapitału w stosunku mniej więcej 6% od ceny wozu nieogumionego: 228—230 zł./rocznie. Suma w tej wysokości właściwą jest dla pierwszego roku i zmniejsza się w miarę spisywania eksploatacji. Oba jednak te punkty (1) i (2) nie są przeważnie przez prywatnego właściciela brane pod uwagę.

3) Koszty garażowania: W stolicy należy liczyć około 50 zł. miesięcznie plus 10 zł. na mycie i t. p. — czyli łącznie — 720 zł./rocznie. W miastach prowincjonalnych suma ta wahać się będzie pomiędzy 360—450 zł./rocznie, na koloniach podmiejskich — i na wsi koszty te przeważnie nie są brane pod uwagę.

4) **Kierowca** — przy posiadaniu wozu małolitrażowego normalnie właściciel wozu obchodzi się bez kierowcy. W razie posiadania kierowcy — pensję jego należy przyjąć w wysokości około 1800 zł. rocznie.

5) Ubezpieczenie i podatki. Jakkolwiek ubezpieczenie jest dość poważnym wydatkiem, jednakże zasadniczo radzić należy, by posiadany samochód ubezpieczyć zarówno od auto-casco (szkody spowodowane przez wypadek, wybuch, krótkie spięcie, kradzież, rabunek i t. p.), jak i od odpowiedzialności cywilnej, daje to bowiem automobiliście pewność siebie i dużą swobodę ruchów. Najlepszym dowodem tego w jakim stopniu ubezpieczenie jest praktyczne i pożyteczne jest stały wzrost (mimo nieistnienia przymusu asekuracyjnego) ilości prywatnych wozów ubezpieczonych w Niemczech. Dla wozu małolitrażowego koszty ubezpiecznia (nie uwględniając specjalnych ustępstw uzyskiwanych czasem np. w towarzystwach niezrzeszonych i t. p.) wraz z nieznacznymi zresztą obecnie podatkami, — należy liczyć na sumę około 600 zł. rocznie.

Sumując koszty stałe otrzymamy dla wozów małolitrażowych:

		Bez amortyzacji, oprocentowania i kierowcy
Amortyzacja .	650 zł.	
Oprocentowanie	230 „	
Mycie i garażowanie . . .	720 „	—
		—
Kierowca . .	1800 „	720 zł.
Ubezpieczenia i		—
podatki . .	600 „	600 zł.
Ogółem koszty stałe rocznie	4000 zł	lub 1320 zł. (a w zaokrągleniu około 1330 zł.).

Koszty zmienne czyli koszty czysto eksploatacyjne, zależne są wprost od ilości przejechanych kilometrów. Dla prywatnego samochodu kilometraż roczny wynosi około

18.000 klm., dla wozu zaś użytkowego około 30.000—45.000 klm./rocznie.

Składają się one z:

1) Kosztów paliwa równych:
ilości litrów mnożonych przez cenę litra paliwa.

Przy 18.000 klm./rocznie i średnim zużyciu (wóz małolitrażowy) 10 litrów na 100 klm. jazdy otrzymamy przy cenie 0.58 zł./za 1 litr sumę zł. 1.044—1.050.

2) Oleje i smary. Liczone praktycznie koszty olejów i smarów na 10% kosztów paliwa, daje rezultaty nieco przesadzone — wystarczy w tym wypadku liczyć 8%—czyli 80 zł./rocznie.

3) **Opony i dętki.** Licząc, iż wóz posiada komplet opon — z 5-ciu sztuk (jedna opona zapasowa) i że życie opony trwa 30.000 klm., na przebycie 18.000 klm. potrzeba będzie zużyć około $^1/_2$ kompletu opon, czyli (opony wymiarów 4.50×16 lub 5.00×16) około 200-—250 zł./rocznie.

4) Drobne naprawy około 6—7% ceny zakupu wozu czyli — 300 zł./rocznie.

5) Koszty napraw głównych, dla wozu małolitrażowego — w pierwszym roku około 200 zł. rocznie, w następnych 3% ceny nowego wozu na 10.000 klm. — czyli około 300 zł. rocznie.

Sumując koszty zmienne otrzymujemy:

Paliwo	1050 zł./rocznie	
Oleje i smary.	80 zł.	„
Opony i dętki	250 zł.	„
Koszty naprawy	300 zł.	„
Naprawy główne	200 zł.	„
Koszty zmienne	1880 zł.	„

i ostatecznie według norm podanych powyżej wraz z amortyzacją, oprocentowaniem i kierowcą:

$$\frac{4000 + 1880}{18000} = 0{,}33 \text{ zł./za 1 kilometr,}$$

a bez amortyzacji, oprocentowania i kierowcy:

$$\frac{1320 + 1880}{18000} = 0{,}18—0{,}20 \text{ zł./za 1 kilometr.}$$

Kalkulacja powyższa ma naturalnie charakter orjentacyjny wobec założenia **rocznego przebiegu** 18.000 klm. Z konstrukcji obliczenia kosztów wynika jasno, iż koszt przejazdu 1 kilometra jest odwrotnie proporcjonalny do rocznego kilometrażu, t. j. innemi słowy: koszt przejazdu jednego kilometra zmniejsza się przy zwiększajacej się ilości przejechanych kilometrów. Bardzo wiele zależy od kierowcy, który przez sposób jazdy i odpowiednia obsługę wozu, mocen jest koszty te obniżyć.

KONKURS

DOKĄD WYJECHAĆ AUTEM NA WEEKEND?



W numerze kwietniowym „Touringu" ogłosiliśmy konkurs na wskazanie miejscowości najbardziej nadającej się na wycieczki weekendowe. Miejscowość ta winna znajdować się w promieniu około 80 klm. od Warszawy.

Może ona nadawać się równie na pobyt jedno czy dwudniowy, jak też wyłącznie na camping, a więc równie zdobyć można nagrodę przez wskazanie miejscowości zabytkowych jak i malowniczo położonej polany leśnej.

Konkurs ten wzbudził żywe zainteresowanie wśród czytelników „Touringu" — Redakcja otrzymała szereg listów poruszających rozliczne szczegóły warunków konkursu. Na wszystkie te miłe listy odpowiadamy powtórzeniem warunków:

1) Stając do konkursu należy wymienić nazwę miejscowości, podać jej odległość od Warszawy i krótki opis,

2) Odpowiedzi konkursowe do których będą dołączone fotografie, mają pierwszeństwo.

3) Do odpowiedzi należy dołączyć kupon na którym należy czytelnie wypisać imię, nazwisko i adres. Kupon winien być nadesłany w zamkniętej kopercie na której należy wypisać nazwę wskazywanej miejscowości.

Nagrody konkursowe są liczne i cenne. Naczelne miejsce zajmują nagrody: f-y Polski Fiat: pamiątkowy talerz srebrny; f-my Lilpop, Rau i Loewenstein — piękna waliza weekendowa na 4-y osoby, i nagroda Polskiego Touring Klubu — szkatuła oryginalnych perfum francuskich — 4 flakony.

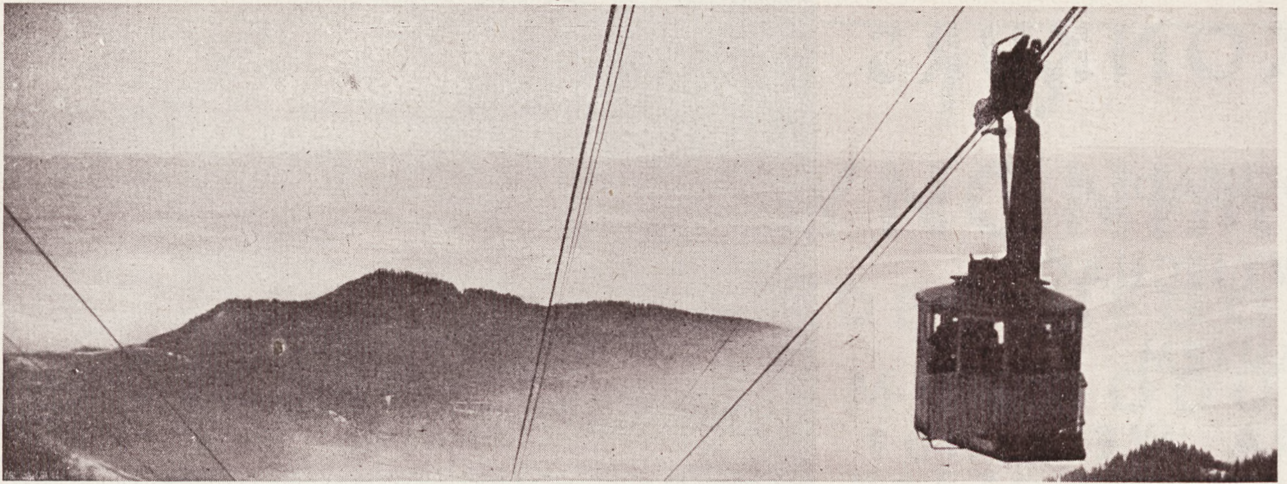
Wobec licznych zgłoszeń i zapytań a stosunkowo krótkiego terminu, redakcja przedłuża termin nadsyłania odpowiedzi do dnia 30 czerwca 1938 r.

Kupon na str. 35.



Droga na Bielany pod Warszawą

(fot. H. Poddębski)



Wagonik kolejki na Kasprowy ponad chmurami Fot. Zwoliński

Inż. Julian Ginsbert

Kolejka na Kasprowy Wierch

Cyfry na poparcie rzeczywistości

Wymowa cyfr jest w stosunku do przeciętnego śmiertelnika o tyle przekonywującą o ile łączy się ona bezpośrednio z pewnymi, dobrze uwypuklonymi zmianami, rzucającymi się w oczy, czy wywołującymi bezpośrednie wrażenie. Pod tym względem możemy stwierdzić, że eksploatacja kolejki linowej na Kasprowy Wierch jest klasycznym dodatnim przykładem, w którym cyfry, wrażenia i rzeczywistość idą ze sobą w parze.

W zaraniu tworzenia kolejki, pewna część społeczeństwa uległa sugestii argumentów przeciwników kolejki. W rozumowaniu przeciwników kolejki daremnie szukałbyś jakiegoś argumentu przekonywującego naprawdę, argumentu praktycznego... Jedyny argument, który mógł przemówić nie tyle do rozsądku, co do serca twórców kolejki — był argumentem czysto romantycznym. I dlatego rozsądek nakazywał go odrzucić; boć nie odbierze uroku romantycznego Tatrom jeden udostępniony szczyt i kilka ścieżek wokoło.

Po stokroć ważniejsze było udostępnienie Wysokich Tatr tym wszystkim, którzy słabi, chorzy czy starzy — dotychczas tylko z dołu spoglądać na nie mogli; ułatwienie narciarzom wykonywania ich pożytecznego sportu, a przede wszystkim kwestia gospodarcza — pomoc dla Zakopanego i ludności okolicznej, przez stworzenie masowego ruchu turystycznego.

Ale nawet element romantyczny został przez twórców kolejki w miarę możności uwzględniony. Widać to zarówno na jej trasie (oszczędzanie drzewostanu, wybór samej trasy itd.), jak też w starannym i gustownym opracowaniu dworców, które harmonizują zupełnie z otoczeniem. Ale to są szczegóły, o których wspominamy mimochodem.

Ważniejsze są rezultaty. Zanim je omówimy, pozwolimy sobie przypomnieć kilka z owych hiobowych prognostyków, kolportowanych przez przeciwników kolejki.

Pamiętamy doskonale co mówiono w sferach antykolejkowych: że kolejka się popsuje, albo co gorzej zerwie; że nikt nią nie będzie jeździł, bo po pierwsze nie



Stacja kolejki linowej na tle Świnicy

Fot. H. Schabenbeck

A p e l

Do niezrzeszonych automobilistów

Polska się motoryzuje. Z każdym dniem przybywa nam samochodów i motocykli. Kto wkroczył w szeregi posiadaczy pojazdów mechanicznych, musi także pomyśleć o tym, czy należy już do jakiejś organizacji, w której miałby oparcie. Większość posiadaczy samochodów i motocykli nie wie o tym,

że tylko 14 proc. z pośród nich

należy do organizacji turystyczno-automobilowych

Współczesne życie daje przywileje tylko tym, którzy mogą się wylegitymować przynależnością do jakiejś organizacji, zajmującej się sprawami bezpośrednio interesującymi zrzeszonych.

Każdy automobilista powinien też wiedzieć, że rok rocznie wzrasta ilość i waga problemów motoryzacyjnych, z którymi będą się liczyły władze, instytucje a nawet kupiectwo, jeśli każde wystąpienie, każda interwencja będzie podejmowana w imię jak największej

R o d z i n y S a m o c h o d o w e j.

Dążymy wytrwale do obniżenia kosztów utrzymania samochodów,
Do zwiększenia ilości garaży,
Do złamania anarchii na drogach,
Do ułatwienia podróży, wycieczek i racjonalnego wykorzystania samochodu.

Przynależność klubowa to nie tylko realizacja idei o szerokiej skali i na dalszą metę

To korzyść realna dla wszystkich i dla każdego z osobna.

Kto zdobył się na wielki wysiłek finansowy kupując samochód, ten musi znaleźć drobną sumę, aby wstąpić w szeregi zrzeszonych automobilistów.

Polski Touring Klub oraz jego delegatury znajdujące się we wszystkich większych i małych nawet miastach, roztaczają opiekę nad swymi członkami, udzielają porad i pomocy, rejestrują nowowstępujących bez skomplikowanych trudności, kierując się wyłącznie dobrem Klubu i jego Członków.

Co daje Polski Touring Klub swym członkom:

1. Poważne oszczędności w mniejszych i większych podróżach tak w kraju jak zagranicą. Hotele i restauracje, opatrzone godłem Touringu, udzielają zniżek każdemu członkowi P. T. K. na zasadzie umów, zawartych w kraju i zagranicą z tytułu przynależności do Alliance Internationale de Tourisme.

2. Wydawnictwa P. T. K. jak mapy, przewodniki i t. p. są dostarczane po zniżonej cenie.

3. Członkowie P. T. K. na zasadzie specjalnych umów krajowych, mogą korzystać ze zniżek kolejowych turystycznych.

4. P. T. K. urządza co roku liczne imprezy sportowe, wycieczki, raidy krajoznawcze, które dają okazję do wypróbowania swej sprawności i zdobycia zaszczytnych odznaczeń i nagród. Wartość tych nagród w roku ubiegłym wyniosła ponad 15.000 zł.

5. Każdy członek P. T. K. otrzymuje bezpłatnie miesięcznik Touring, informujący czytelników o najpilniejszych zagadnieniach motoryzacji i turystyki, o zamierzonych imprezach sportowych i wycieczkowych, o organizowanych wycieczkach zagranicznych i krajowych.

6. P. T. K. ułatwia uzyskanie dewiz na wyjazdy zagraniczne, wyjednywa zniżki paszportowe i udziela tryptyków oraz praw prowadzenia samochodu i świadectw samochodowych, ważnych na zagranicę, na podstawie już posiadanych dokumentów krajowych.

7. P. T. K. jest jedyną instytucją, wydającą tryptyki rowerowe.

UWAGA: Kto w maju i czerwcu zapisze się do Polskiego Touring Klubu, zwolniony jest z opłaty wpisowego.

KRÓTKIE INFORMACJE O POLSKIM TOURING KLUBIE

Opłaty członkowskie:

Wpisowe do P.T.K. przy podp. dekl. Zł. 6.—

(Nowi członkowie, którzy wstąpią do P. T. K. w maju i czerwcu są zwolnieni od wpisowego).

Wpisowe do Sekcji Samochodowej „ 6.—

Składka członkowska:

za 6 miesięcy zgóry „ 10.—
za kalendarzowy rok zgóry „ 18.—

Członkowie wspierający opłacają:

Wpisowe . . . . Zł. 20.—
Składkę rocznie . . . . „ 150.—
Lub jednorazowo, dożywotnio . . „ 1200.—
Osoby z najbliższej rodziny członków razem zamieszkałe opłacają połowę wysokości wpisowego i składek.

Zapisy do Sekcji Narciarskiej.
Składka roczna z legitymacją czarną i nalepką . . . . Zł. 6.55
dodatkowo za legitymację żółtą z prawem przekroczenia granicy Czesko-Słowackiej w pasie turystycznym . . . . „ 1.50

Odznaki klubowe dla członków P. T. K.
Znak klubowy do ubrania (srebrny) Zł. 6.—
Znak klub. do ubrania (srebrzony) „ 3.—
Znak klub. do czapki (haftowany) „ 6.—
Znak klub. do samochodu (sztyca) pełny . . . . „ 30.—
Znak klub. do samochodu (sztyca) płaski . . . . „ 18.—
Chorągiewka klubowa do samochodu . . . . „ 3.—

Przywileje i prawa członków Polskiego Touring Klubu.

Ogólne prawa i przywileje.

a) Zniżki kolejowe przy przejazdach turystycznych dla członków Sekcji Narciarskiej (od 20.IV do 15.XI).

b) Zniżki w hotelach, kinach i firmach.

c) Udział w wycieczkach i imprezach P.T.K.

d) Bezpłatne otrzymywanie czasopisma P.T.K

e) Udział w rozrywkach towarzyskich P.T.K.

f) Korzystanie z czytelni P.T.K.

g) Informacje w sprawach turystyki.

Przywileje i prawa członków sekcji samoch.
Oprócz praw i przywilejów, przysługujących wszystkim członkom P.T.K., członkowie Sekcji Samochodowej korzystają z następujących uprawnień:
a) Tryptyki, karnety i międzynarodowe prawa jazdy,
b) Ubezpieczenia samochod. i od odpowiedz. cywiln.
c) Porady Komisji Ekspertów technicznych,
d) Porady Kom. Biegłych sądowych do spr. samoch.
e) Informacje o stanie dróg,
f) Opracowywanie marszrut i kosztorysów podróży,
g) Ulgi w garażach, warsztatach i stacjach obsługi.

Opłaty za dokumenty celne wydawane przez Polski Touring Klub.

	Samochód	Motocykl
Tryptyk na Niemcy ważny na rok	Zł 37	Zł 20
„ „ Niemcy ważny na miesiąc.	„ 25	„ 15
„ „ Czechosłowację lub każde inne państwo ważny na rok . . .	„ 60	„ 30
„ „ Czechosłowację ważny na 1 miesiąc	„ 25	„ 15
2 tryptyki niemiecki i czechosłowacki	„ 90	„ 45
2 „ austriacki i czechosłowacki	„ 110	„ 50
3 „ niemiecki, czechosłowacki i austriacki	„ 135	„ 65
Carnet de passages en douane	„ 100	„ 50
Międzynarodowe Świadectwo Samochodowe	„ 3	„ 3
Międzynarodowe Pozwolenie na Prowadzenie dla poszczególnego kierowcy	„ 3	„ 3

.... dn. .... 193......

Do Zarządu

POLSKIEGO TOURING KLUBU

WARSZAWA
Kredytowa 5
Konto P. K. O. Nr. 12563

DEKLARACJA

Proszę o przyjęcie mnie w poczet członków zwyczajnych/wspierających **Polskiego Touring Klubu,**
sekcji ....

Imię i nazwisko ....

Adres domowy .... Tel. ....

Adres biurowy .... Tel. ....

Zawód ....

Kluby lub stowarzyszenia, do których należę ....

....

Posiadam samochód/motocykl marki ....

Referencje osób ....

ZOBOWIĄZANIE: Niniejszym zobowiązuję się wpłacać regularnie składki członkowskie conajmniej za kwartał zgóry, przy skreślaniu się z listy członków zobowiązuję się wpłacić składkę po dzień skreślenia.

Przy niniejszym wpłacam na ręce p./P. K. O. ....

Wpisowe do P. T. K. . . . . . . Zł...............

Dodatkowe wpisowe do sekcji samoch/narciar. . „ ....

Składkę za .... „ ....

.... „ ....

Podpis: .... Razem: Zł...............

Wpłynęło dn. .... przez ....

Podpisy Członków Zarządu:......................

....

....

Wydana legitymacja Nr. ....

Kartoteka Nr. ....

Adrema Nr. .... Szlak ....

Protokół przyjęcia z dn. ....

Odciąć, wypełnić i odesłać Warszawa I. Kredytowa 5. Polski Touring Klub.

będzie chciał ryzykować życia, a po drugie — społeczeństwo zbojkotuje kolejkę; że tedy eksploatacja będzie deficytowa; że Kasprowy Wierch nie nadaje się na stację klimatyczną, sportową, czy nawet na obserwatorium; że wszystko to, to tylko jakaś kombinacja handlowa, mająca na celu nie pomóc a zrujnować Zakopane; że bydło wymrze i ludność zubożeje, że nikt z zagranicy oglądać kolejki nie przyjedzie, bo tam mają takich kolejek dość, itd.



Stacja kolejki w Kuźnicach

Fot. R. Serafin

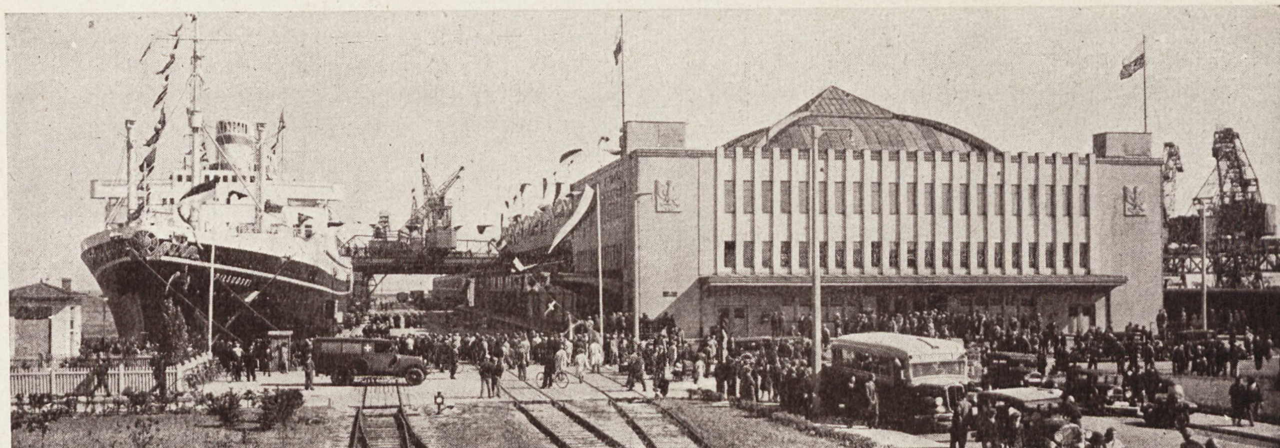
A teraz wymowa cyfr: W roku 1936 kolejka przewiozła bezpiecznie 118.594 pasażerów, a w roku 1937 już 158.399. Wpływ z eksploatacji wyniósł trzy czwarte miliona złotych. „Boikot" dał tak opłakane skutki, że... trzeba było wprowadzić miejscówki, albo zamawiać miejsca na dzień z góry — bo frekwencja turystów była większa od możności przewozowej. W kwietniu 1938 r. wpływ dzienny (poza kilkoma dniami burzliwymi) wynosił stale kilkaset złotych dziennie, sięgając nieraz kilku tysięcy. A więc w dniu 15 kwietnia r. b. wpływ wyniósł 4.160,60 zł., w dniu 16-go — 6,971,70, w dniu 17-go — 3.614,30, a następne kilka dni wykazuje wciąż jeszcze wahania od 1000 do 4000 złotych. W porównaniu z rokiem 1937 nadwyżka wpływów za dwie pierwsze dekady kwietnia 1938 r. wynosi już złotych 12·392,20.

A teraz uprzytomnijmy sobie, że normalnie w kwietniu było już w Zakopanem po sezonie, że ruch turystyczny czy wypoczynkowy trwał najwyżej do końca marca, że na Wielkanoc mogli jeździć do Zakopanego tylko ci sportowcy, których nie odstraszały długie i trudne wysokogórskie podejścia, boć w okolicach Zakopanego panowało już wszechwładnie... błoto. Że wogóle był to już sezon martwy, utrapienie miejscowej ludności.

Kolejka więc przedłużyła sezon, dając możność łatwego docierania do śniegu jeszcze późną wiosną. Kolejka też poprawiła sezon letni, którego przeróżne inne imprezy jakoś poprawić nie zdołały. Kolejka ściągnęła cudzoziemców — świadczy o tym choćby statystyka hotelowa i pokaźna ilość listów wysyłanych z Kasprowego Wierchu zagranicę, stanowiących znów bezpłatną propagandę Zakopanego. Kolejka pozwoliła na budowę ważnej stacji meteorologicznej i t. d.

Prawda i logika zwyciężyły. Wzgląd na dobro ludzkości przeważył. Tatrom nie stała się żadna krzywda. Natomiast ludzie — a zwłaszcza chorzy, słabi czy starzy, mieli prawdziwe dobrodziejstwo. Inni mieli korzyść sportową czy materialną. A jeszcze inni mogli — właśnie gwoli stronie romantycznej — oglądać piękno Wysokich Tatr — które dotychczas znali tylko z opowiadania. Dziś nie trzeba już „bronić kolejki", bo broni się ona sama — życiowymi przykładami swej pracy. Z górą 300.000 przewiezionych pasażerów świadczy o tym bezspornie.

O jakimkolwiek deficycie już dziś nie może być mowy. Ale ważniejszą rzeczą od wyników eksploatacyjnych — są wyniki ogólne: wzmożenie się ruchu turystycznego, a stąd wzrastające dochody tak miejscowej ludności, jak i różnych innych rodzai środków lokomocji.



Gdynia — Dworzec morski (fot. H. Poddębski)

II Raid Krajoznawczy po Polsce

Przygotowania do Raidu, który odbędzie się w dn. 4, 5 i 6 czerwca b. r. trwają w całej pełni. Projekt regulaminu został rozesłany zainteresowanym, którzy już dziś decydują się, czy startować w grupie pretendującej do plakiety złotej lub srebrnej, czy poprzestać tylko na bronzowej, do zdobycia której trzeba wiele mniej wysiłków i umiejętności.

W Raidzie Krajoznawczym niewątpliwie duże znaczenie dla zawodników posiadają liczne zadeklarowane przez miasta powiatowe nagrody, które zmuszają zawodników do takiego ułożenia trasy, aby spełnić wszystkie wymagane warunki do otrzymania tych nagród.

Szczególnie w tym raidzie ważną jest umiejętność czytania regulaminu. Osiągnięcie bowiem jakiegokolwiek wyniku względnie dobrego w klasyfikacji ogólnej, jest nie do pomyślenia, jeżeli zawodnik będzie jechał „na ślepo", licząc, że jadąc z szybkością maksymalną dla jego wozu, zdoła zebrać potrzebne meldunki, odwiedzić większą ilość miast prowincjonalnych od innych zawodników, zdążyć przed zamknięciem met na mety regionalne, jechać maksymalną ilość czasu i nie złapać punktów karnych.

Zasadniczo dobry kierowca powinien ułożyć dokładny „rozkład jazdy" i to w dwuch wariantach. Jeden na wypadek, jeśli wszystko pójdzie gładko, a drugi w wypadku opóźnień nieprzewidzianych, jak łapanie ulubionych gwoździ, braku paliwa, (jeśli niedoświadczony zawodnik zapomni zaopatrzyć się w odpowiednim czasie w dostateczną ilość) i inne nieprzewidziane, a mogące zdarzyć się w drodze trudności.

Zawodnicy jadący na polskich oponach mają specjalne szanse, bowiem firma „STOMIL" ofiarowała na raid dla swoich zwolenników 8 cennych nagród we wszystkich klasach wozów.

W roku ubiegłym zawodnicy mieli możność zdobycia 100 (uwaga! stu) nagród. W roku bieżącym ilość ta będzie jeszcze większa, a nagrody regulaminowe do liczby tej nie wchodzą.

Kilometraż i miejscowości przez które raid będzie przechodził, liczone będą na mapie P. T. K. na rok 1938/39.

Zwracamy się z apelem do wszystkich, którzy pragną okres Zielonych Świąt wykorzystać, nie pozostając w dusznych murach miasta, do zwiedzenia pięknych miast Polski, mianowicie: Krakowa, Poznania, Katowic i Gdyni, aby nie zwlekając już dziś zwracali się do P. T. K. po regulamin raidu. Obranie bowiem trasy i zapewnienie sobie miłych, rozumiejących sens tej największej imprezy P. T. K. współtowarzyszy jazdy, jest bardzo ważnym momentem.

Zapisy na Raid Krajoznawczy przyjmuje i wszelkich informacji udziela biuro Polskiego Touring Klubu w Warszawie, Kredytowa Nr. 5, tel.: 654-05.

WYKAZ NAGRÓD NA „II RAID KRAJOZNAWCZY"

Na „II Raid Krajoznawczy po Polsce" wpłynęły następujące nagrody:

Nagroda Honorowa Imienia Pana Prezesa Rady Ministrów Gen. Dyw. Dr. Felicjana Sławoj Składkowskiego.

Nagrody Firmowe:

„STOMIL" — 8 nagród, „Citroen", „Patria", „Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych", „Englebert", „Państwowe Zakłady Inżynierii", „Lilpop, Rau i Loewenstein", „D. Landau", „Leban Trading Company", „Tuszyński Kursy", oraz inne zadeklarowane, których do chwili oddania numeru do druku nie otrzymaliśmy. Dalszy wykaz nagród będzie przesłany zainteresowanym.



WANDERER

SALON WYSTAWOWY
WARSZAWA · MAZOWIECKA 11
TEL. 519-34

WANDERER

— to samochód najwyższej klasy, w kategorji do 2 ltr.

Silnik 42 konie
Zużycie paliwa circa 10 ltr. na 100 klm.
Szybkość circa 110 klm/g.
Cichobieżna skrzynka przekładniowa
Niezależnie zawieszenie przednich kół
Patentowana konstrukcja tylnej osi
Patentowany system kierawnicy
Hamulce hydrauliczne
Piękne nowoczesne nadwozie
Centralne smarowanie podwozia
Podnośnik VIGOT



Rezultaty Konkursu Polskiego Touring Klubu na ilość przejechanych kilometrów w roku 1937

Polski Touring Klub co roku ogłasza dla wszystkich posiadaczy wozów turystycznych konkurs na ilość przejechanych kilometrów w ciągu 10-ciu miesięcy.

Z pośród licznej rzeszy zawodników w roku 1937, uczestniczących w tym konkursie, 8-miu uzyskało plakietę złotą, 2-ch plakietę srebrną i 9-ciu plakietę bronzową. Kolejność klasyfikacji zawodników Komisja Sportowa ustaliła następująco:

Plakiety złote:

1. Minister Świtalski Ferdynand z Warszawy na Tatrze za przejazd 28.113 klm.
2. Rozenblat Jerzy z Łodzi na Fiat 508 — 20.700 klm.
3. Donat Chroll-Frolewicz z Sosnowca na Studebaker — 18.741 klm.
4. Bergfried Karol z Białegostoku na Opel 15·718 klm.
5. Kleiber Aleksander z Warszawy na Steyerze — 14.302 klm.
6. Fogiel Harry z Łodzi na Hudsonie — 14.158 klm.
7. Brodzka Irena na Hansie — 13.356 klm.
8. Kamiński Zdzisław, Warszawa na Grahamie — 13.321 klm.

Plakiety srebrne:

9. Geizlerowa Jadwiga, Lwów, na Fiat 508 — 9.924 klm.
10. Piętka Karol z Łódzi na Citroenie — 8.688 klm.

Plakiety brązowe:

11. Rozenblatt Tadeusz z Łodzi — 7.758 klm
12. Bodzechowski Jakub z Łodzi—6.361 klm.
13. Kamierowski Konstanty z Kolna — 6.187 klm.
14. Porębski E. z Warszawy na Fiat 508 — 5.873 klm.
15. Szymankiewicz Zdzisław z Warszawy— 5.101 klm.
16. Leśniewski Józef z Warszawy na Chevrolet — 4.366 klm.
17. Liśkiewicz Stefan z Konina — 4.365 klm.
18. Gothail Artur z Łodzi na Tatrze — 3.142 klm.
19. Mejer Henryk ze Skoczowa—3.040 klm.

Ciekawy ten konkurs stanowi doskonały egzamin dla wytrzymałości wozów przy intensywnej pracy na drogach polskich w podróżach turystycznych.

Wszystkie wymienione maszyny odbyły wskazane przebiegi bez poważniejszych defektów; na szczególne podkreślenie zasługuje sprawność i wytrzymałość Tatry Min. Świtalskiego, który zajął I-sze miejsce w klasyfikacji ogólnej.

WYNIKI KONKURSU NA ZDOBYCIE NAJWIĘKSZEJ ILOŚCI PUNKTÓW W IMPREZACH SAMOCHODOWYCH W ROKU 1937.

Do obliczeń wyników konkursu zgłoszono 5 książeczek. Wynik konkursu jest następujący:

1.	P. Ferdynand Świtalski	—	punktów	537,8
2.	„ Jerzy Rozenblat	—	„	326,9
3.	„ Tadeusz Rozenblat	—	„	170,2
4.	„ Jakub Bodzechowski	—	„	155
5.	„ Harry Fogiel	—	„	135

Regulamin Konkursu był ogłoszony w styczniowym numerze „TOURINGU" z r. 1937-go. Przypominamy obowiązującą punktację:

W imprezach o charakterze sportowym i krajoznawczym (raidy, zjazdy): za każde przejechane pełne 10 klm. do 300 klm. 1 punkt, powyżej 300 klm. do 1000 klm. za każde przejechane pełne 20 klm. — 1 punkt, powyżej 1000 klm. za każde przejechane 30 klm — 1 punkt.

We wszystkich imprezach zagranicznych choćby start nastąpił w Polsce — za każde przejechane 50 klm. — 1 punkt.

Uczestnicy konkursu mogą otrzymać plakiety pamiątkowe za zwrotem kosztów w wysokości zł. 10.—

Nagrody przyznane regulaminem zostają przesłane uczestnikom konkursu pod wskazanym w zgłoszeniu adresem.

Rozwój działalności Polskiego Touring Klubu w r. 1937

Z Walnego Zjazdu Delegatów P. T. K.

W dniu 24 bm. w lokalu Polskiego Touring Klubu odbył się Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu, na którym rozpatrywane były sprawozdania Zarządu za ubiegły rok oraz plan prac na rok bieżący.

Walny Zjazd Delegatów powołał na przewodniczącego p. D-ra Łaszcza z Katowic i jako asesorów pp. płk. H. Buczyńskiego z Łodzi i Nacz. Kossowicza z Poznania. Walny Zjazd Delegatów zatwierdził sprawozdania Zarządu ogólne i finansowe i udzielił Zarządowi absolutorium. Przeprowadzone wybory do Zarządu dały w wyniku następujący skład Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu:

Prezes — p. Wiceminister Fendynand Świtalski.

Członkowie Zarządu: pp. J. Dodacki, inż. Kołodziejski, inż. A. Kleiber, red. J. Michalikowski, red. S. Misiakowski, kpt. W. Pajewski, inż. E. Porębski, Dyr. S. Reszczyński, B. Rychter, Wicemin. K. Siedlecki, inż. A. Tuszyński, kpt. E. Tuszyński — oraz na zastępców wybrani zostali panowie: **inż. B. Lubiński, L. Robowski i mec. T. Wróblewski.**

SPRAWOZDANIE.

Na Walnem Zjeździe Delegatów p. Min. F. Świtalski złożył szczegółowe sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego P. T. K. w roku 1937. Sprawozdanie to podajemy w najistotniejszych punktach.

Rok 1937 był dla Polskiego Touring Klubu okresem dalszego rozwoju, zarówno pod względem przyrostu członków, jak i rozbudowy sieci organizacyjnej Klubu oraz jego planowej i pożytecznej działalności.

Trzeba z całym naciskiem podkreślić, że Zarząd pracował w wyjątkowo trudnych warunkach, rozszerzając działalność przy bardzo ograniczonych środkach finansowych.

Dodatni wynik pracy całorocznej Zarządu jest zasługą życzliwego moralnego poparcia Klubu przez czynniki rządowe, jak również wyjątkowo serdecznego stosunku całej prasy polskiej do zamierzeń i pracy Klubu, o czem świadczyć może parę tysięcy wzmianek o Klubie, które ukazały się w roku ubiegłym we wszystkich codziennych oraz periodycznych czasopismach na terenie całego Państwa.

Poczuwamy się do miłego obowiązku, aby prasie polskiej złożyć za tę wydatną pomoc najserdeczniejsze podziękowanie. Również gorąco dziekujemy za pomoc Dyrekcji Radia Polskiego, które zawsze znalazło chwilę czasu w swych programach, aby poświęcić słów kilka naszej organizacji.

To życzliwe stanowisko prasy oraz Radia, stanowi ważny bodziec i jest zachętą do dalszej wytężonej pracy członków Zarządu dla dobra organizacji, której przyświęca jeden wielki cel, zamykający się w haśle:

„W motoryzacji — siła Polski".

AFILIOWANIE SPORTOWEGO STOWARZYSZENIA SKARBOWCÓW.

Na mocy statutu P. T. K. zostało afiliowane Sportowe Stowarzyszenie Skarbowców i współpraca z tym Stowarzyszeniem rozwija się bardzo pomyślnie.

UTWORZENIE SEKCJI WODNO-MOTOROWEJ.

Istniejący od roku 1937 Klub Wodno-Motorowy postanowił przekształcić się i wstąpić in gremium do P. T. Klubu, tworząc Sekcję Wodno-Motorową, która posiada przystań na Wiśle, duży tabor motorówek i żaglówek.

Sekcja zorganizowała w dniu 10 października 1937 r. zawody wodno-motorowe, pierwsze tego rodzaju w Polsce, w których brały udział motorówki, samochody i motocykle.

WSPÓŁPRACA Z WOJSKIEM.

Musimy z radością podkreślić fakt wzięcia poraz pierwszy przez Wojsko oficjalnego udziału w I Turystycznym Raidzie Zimowym, zorganizowanym przez P. T. K., pod protektoratem Pana Min. inż. A. Bobkowskiego.

WSPÓŁPRACA Z WŁADZAMI.

Czynniki rządowe doceniają rolę Polskiego Touring Klubu w propagandzie turystyki w ogóle, a turystyki motorowej w szczególności, czego dowodem jest przyjęcie przez Pana Premiera Gen. Dr. F. Sławoj-Składkowskiego protektoratu nad Raidem Krajoznawczym, a przez p. min. inż. A. Bobkowskiego nad Raidem Zimowym.

Objawy sympatii i zainteresowania naszym Klubem ze strony Rządu są dla nas cenną pomocą w pracy, jednak oczekujemy od czynników decydujących uwzględnienia naszych słusznych postulatów, dotyczących ulg dla turystów zrzeszonych, jak to zresztą ma miejsce na szerokim świecie, oraz poparcia finansowego, które umożliwiłoby nam szerszą propagandę turystyki polskiej zagranicą, oraz żywszą współpracę z Międzynarodowymi Organizacjami Turystycznymi, których Polski Touring Klub jest członkiem.

Jesteśmy w stałym kontakcie z Wydziałem Turystyki Ministerstwa Komunikacji, które niekiedy korzysta z łamów naszego pisma.

DZIAŁALNOŚĆ PROPAGANDOWA.

„Touring" — miesięcznik, wydawany od stycznia 1936 r. przez P. T. K. rozwija się i drukujemy coraz większy nakład.

Celem usprawnienia prac został utworzony Komitet Redakcyjny, w skład którego weszli: p. Dyr. St. Reszczyński, p. red. St. Misiakowski, p. inż. A. Tuszyński, p. mgr. H. Giełdziński i p. J. Michalikowski, jako przewodniczący i redaktor.

KOMUNIKATY PRASOWE.

Po krótkiej przerwie zaczęliśmy rozsyłać co tydzień lub 2 razy w tygodniu komunikaty prasowe do agencji prasowych i czasopism. Wiadomości z działalności Klubu i ogólne z dziedziny motoryzacji i turystyki są chętnie zamieszczane przez prasę, dzięki czemu społeczeństwo jest dokładnie poinformowane o rozwoju, działalności i znaczeniu P. T. K. w dziedzinie propagandy turystyki i motoryzacji. Tysiące wzmianek i artykułów o P. T. K. zostało zamieszczonych w różnych pismach krajowych i zagranicznych.

ZJAZDY MIĘDZYNARODOWE.

Od trzech lat Zarząd Polskiego Touring Klubu bierze udział w corocznych walnych zjazdach A. I. T. (Alliance Internationale de Tourisme) i Conceil Central de Tourisme International, których Polski Touring Klub jest członkiem.

W roku sprawozdawczym na Zjeździe Alliance Internationale de Tourisme w Maroku, reprezentowali Polski Touring Klub — prezes F. Świtalski i wiceprezes inż. E. Porębski.

Delegacja Polskiego Touring Klubu wygłosiła referaty w języku polskim które zostały przetłumaczone na francuski.

Wniosek polskiej delegacji spowodował uchwałę Walnego Zjazdu Alliance Internationale de Tourisme, **wprowadzającą do programu wycieczek morskich, organizowanych przez Kluby zrzeszone w A. I. T. zwiedzanie Gdyni,** dotychczas bowiem uwzględniano jedynie Gdańsk.

Jest to doniosły moment propagandy i jedna z wielu realnych korzyści przyjmowania udziału w Zjazdach A. I. T. i utrzymywania stałego kontaktu z organizacjami zagranicznymi.

Na zaproszenie Holenderskiego Klubu Jeździeckiego, delegacja P. T. K. w osobach Prezesa F. Świtalskiego, p. T. Mieszkowskiego i p. Tomaszewskiego brała udział w konnym raidzie po Holandii, zorganizowanym dla Polaków i Węgrów, którzy byli gośćmi Holenderskiego Klubu Jazdy.

Wrażenia uczestników tej wizyty, która zacieśniła współpracę P. T. K. z Klubem Holenderskim dowiodły, że propaganda zagraniczna, którą prowadzi Polski Touring Klub jest celowa.

WYSTAWA MOTORYZACYJNA.

Utworzony z inicjatywy Polskiego Touring Klubu Komitet Organizacyjny Wystawy Motoryzacyjnej postanowił w roku 1938 zorganizować Wystawę Motoryzacyjną. Wobec braku odpowiednich terenów i zabudowań, gdyż proponowany kompleks terenów Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego na Bielanach był ze względu na trudności komunikacyjne nie do przyjęcia, Komitet zaniechał organizowania Wystawy w roku bieżącym. Realizacja projektu jednak została odłożona do czasu powstania możliwości urządzenia Wystawy według już całkowicie opracowanego programu.

KONFERENCJE I ZEBRANIA.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu odbył 25 posiedzeń oraz szereg wewnętrznych konferencji gospodarczo - administracyjnych biura P. T. K.

Poza tym Polski Touring Klub brał czynny udział, przez swych delegatów w konferencjach, jakie odbywały się w Ministerstwach, Zarządzie Miejskim, pokrewnych organizacjach i zainteresowanym przemyśle, a dotyczących spraw motoryzacyjnych.

Z inicjatywy Polskiego Touring Klubu powstał Komitet Międzyklubowy do spraw uporządkowania ruchu na drogach, do którego przystąpiły: Automobilklub Polski, Liga Drogowa, Sportowe Stowarzyszenie Skarbowców, Polski Związek Motocyklowy, Polski Związek Towarzystw Kolarskich oraz Dom Prasy.

Stała łączność i odbywanie wspólnych konferencji, ścisła współpraca z wyżej wymienionymi Klubami i Organizacjami — przyczynia się do konsolidacji wysiłków organizacji motoryzacyjnych.

PAŃSTWOWA ODZNAKA MOTOROWA.

P. T. K. zainicjował myśl utworzenia Państwowej Odznaki Motoryzacyjnej. Również z inicjatywy Polskiego Touring Klubu został zorganizowany Konkurs na odznakę. W porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych i innymi organizacjami społecznymi, Państwowa Odznaka Motorowa weszła w życie i Polski Touring Klub otrzymał uprawnienie przeprowadzania egzaminów na sprawność P. O. M.

PARKINGI.

Wobec braku odpowiednich miejsc strzeżonego postoju P. T. K. rozpoczął akcję zorganizowania parkingów, i po długich staraniach uzyskaliśmy zezwolenie na ich uruchomienie. Dotychczas czynne były parkingi na Pl. Marszałka J. Piłsudskiego, ul. Królewskiej, Placu Teatralnym i podczas wyścigów na ul. Polnej. W początkach miesiąca maja zostaną uruchomione dalsze 3 postoje: na Placu Napoleona, ul. Kredytowej, i przy Dworcu Głównym. Jesteśmy w trakcie starań dla uruchomienia dalszych parkingów. Podobną akcję prowadzą nasze Delegatury.

MAPA STANU DRÓG.

Wydawana od trzech lat przez P.T.K. Mapa Stanu Dróg jest stale ulepszana i ostatnio pod wielu względami góruje nad tego rodzaju wydawnictwami zagranicznymi. Wprowadzenie planów przejazdów przez miasta, powiększenie ilości marszrut, umieszczenie tablic odległości, spotkało się z bardzo przychylną oceną prasy fachowej i codziennej. O dużym uznaniu dobroci mapy, świadczy najlepiej fakt wyczerpania całego nakładu 1937 r.

Mając na względzie propagandę Polski zagranicą — wysłaliśmy gratis przeszło 200 egzemplarzy mapy do wszystkich klubów zagranicznych i do naszych placówek dyplomatycznych, oraz przejazdowych punktów granicznych.

SEKCJA SAMOCHODOWA.

Sekcja Samochodowa w roku 1937 pracowała pod przewodnictwem p. Bohdana Rychtera, urządzając szereg imprez; jak: raidy, Zjazdy, wycieczki oraz organizując konferencje Komitetu Międzyklubowego do spraw usprawnienia ruchu drogowego.

Obfity kalendarzyk imprez, został wykonany całkowicie, gromadząc na starcie niekiedy po kilkadziesiąt wozów, naprz. w Raidzie Krajoznawczym. i Pierwszym Zimowym Raidzie Turystycznym. Oba raidy udały się w zupełności, gromadząc na starcie po kilkudziesięciu zawodników, reprezentujących najwyższą klasę kierowców polskich. Imprezy te wypadły bardzo udatnie, w dużej mierze dzięki wydatnej pomocy władz, placówek prowincjonalnych P. T. K. i Klubów automobilowych, które nie szczędziły nakładu kosztów i wysiłków, aby na swoim terenie poczynić ułatwienia i udogodnienia, niezbędne w tego rodzaju imprezach.

Komitet Międzyklubowy do spraw uporządkowania ruchu drogowego, pozostający pod przewodnictwem Sekretarza Generalnego Komitetu p. Aleksandra Wygarda (Wiceprezesa Sekcji Samochodowej P. T. K.), odbył szereg zebrań, na których zdecydowano udzielanie stałej pomocy czynnikom wykonawczym i administracyjnym w patrolowaniu dróg. Wystosowano memoriał do Pana Prezesa Rady Ministrów w sprawach ruchu drogowego i ogólnych reorganizacji i reform w zagadnieniach usprawnienia administracji procedury karania, wprowadzenia policji drogowej i inne.

Niektóre z tych postulatów zostały już wprowadzone w życie. Akcja powyższa prowadzona była zarówno na terenie stolicy, jak i przez Delegatury P. T. K. i Oddziały wszystkich organizacji zrzeszonych w Komitecie. W sprawach reorganizacji ruchu w Warszawie, Polski Touring Klub wniósł projekt na Zebranie Komitetu, o reorganizacji ruchu tramwajowego, i pewnych reform w dziedzinie ruchu ulicznego. W dalszym ciągu sprawy te są w opracowaniu.

Najbliższe imprezy, które Sekcja organizuje są: II-gi Raid Krajoznawczy po Polsce i Zjazd Gwiaździsty na Obchód Winobrania do Zaleszczyk.

Z przeprowadzonych imprez sprawozdanie przedstawia się następująco:

Wycieczka do Paryża. Odbyła się w terminie od 20.10 do 4.11-1937 r. Touring Club de France zgotował uczestnikom nadzwyczaj serdeczne przyjęcie, opiekując się nimi podczas pobytu. Touring Club de France wydał na cześć naszych gości bankiet z udziałem p. Ambasadora Polski w Paryżu, Prezesa T. C. F. i Wiceprezesa Polskiego Touring Klubu p. Reszczyńskiego, który podczas trwania wycieczki reprezentował Polski Touring Klub. Uczestnicy wynieśli jaknajlepsze wrażenia.

I. Zimowy Raid Turystyczny P. T. K. Jako pierwsza impreza zimowa Klubu, udał się nadspodziewanie, gdyż zgromadził na starcie 28 zawodników, w większości najlepszych kierowców ze wszystkich klubów automobilowych z całej Polski. W raidzie tym poraz pierwszy startowały załogi wojskowe. Protektorat nad Raidem objął Pan Minister Inż. Aleksander Bobkowski, a Komandorem był p. Aleksander Wygard.

Raid Myśliwski nad Jesiołdę. Pierwsza tego rodzaju impreza w Polsce, zorganizowana przez Delegaturę Polskiego Touring Klubu w Białymstoku, cieszyła się zasłużonym powodzeniem między myśliwymi automobilistami. Raid jest otwarty do dnia 15 maja rb.

Zjazd Gwiaździsty do Gdyni. Odbył się przy udziale zawodników z Warszawy, Łodzi, Poznania i Lwowa. Wspólny korowód — defilada z Automobilklubem Gdyńskim, zakończyły tę imprezę o dużych walorach propagandowych.

Wycieczka do Augustowa. Jeziora Augustowskie zawsze będą przyciągały rzesze automobilistów dla malowniczości i swego uroku. Wycieczka miała duże powodzenie.

Raid do Spały. Został pomyślany, jako Jazda Konkursowa i Zjazd Plakietowy, zależnie od zamiarów uczestników. Do Jazdy Konkursowej zgłosiło się 12 maszyn — na Zjazd Plakietowy stanęło 20 wozów.

Po odbyciu prób — Delegacja wpisała się do księgi audiencjonalnej w rezydencji Pana Prezydenta, udano się do Tomaszowa, gdzie raid został rozwiązany.

Wycieczka do Berlina. Na Wystawę Samochodową do Berlina udało się 12 samochodów, uzyskując dzięki staraniom P. T. K. paszporty indywidualne ulgowe i przydział dewiz w całkowicie wystarczającej ilości, po dogodnym kursie. Wycieczka odbyła się ku zupełnemu zadowoleniu uczestników.

Wycieczka P. T. K. do Złakowa. W dniu 27 maja zorganizowano wycieczkę towarzyską do Złakowa, w której brali również udział członkowie Delegatury Łódzkiej. Wycieczka odbyła się pod kierownictwem p. mec. T. Wróblewskiego.

Zjazd Gwiaździsty do Zakopanego. 11 i 12 września odbył się Zjazd Gwiaździsty do Zakopanego, przy udziale zawodników z Warszawy, Łodzi i Delegatur Prowincjonalnych. Zjazd ten był organizowany z okazji odbywającego się w tym czasie Motocyklowego Raidu Tatrzańskiego.

I-szy Raid Krajoznawczy po Polsce. Najliczniej obesłana impreza ze wszystkich organizowanych w roku 1937, była sukcesem dotychczas nieosiągalnym. Raid odbył się pod protektoratem Pana Prezesa Rady Ministrów i Pana Ministra Komunikacji.

Konkurs na ilość przejechanych kilometrów. Jak w roku ubiegłym — Sekcja ogłosiła i przeprowadziła Konkurs na największą ilość przejechanych kilometrów w roku 1937, w którym wzięła udział blisko dwa razy większa ilość uczestników, niż w roku ubiegłym.

W imprezach organizowanych przez Sekcję wzięło udział ogółem 360 samochodów, rozdano 430 plakiet pamiątkowych oraz 209 nagród o wartości około 15.000 złotych. Zarząd Sekcji odbył w okresie sprawozdawczym 73 zebrań.

PROJEKT ZNAKOWANIA DRÓG.

W kwietniu ubiegłego roku z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji została zwołana konferencja, na której Ministerstwo Komunikacji przedstawiło szczegółowo opracowany projekt znakowania dróg. Projekt ten został przez zebranych przedstawicieli P.T.K. i Automobilklubu Polski przyjęty do wiadomości z pewnymi poprawkami. Realizacją tego projektu do roku 1940 włącznie miało zająć się z urzędu Ministerstwo Komunikacji.

Polski Touring Klub opracował szczegółowy projekt znakowania miasta Warszawy, który w porozumieniu z władzami miejskimi znajduje się w stadium szczegółowego przepracowania.



Brodnica — Wieża Mazurska

(fot. H. Poddębski)

STRZEŻONE POSTOJE SAMOCHODOWE URUCHOMIONE PRZEZ POLSKI TOURING KLUB.

Z początkiem sezonu Polski Touring Klub prowadzi postoje strzeżone w następujących punktach w Warszawie:

Plac Marsz. Piłsudskiego, przed Hotelem Europejskim,

przy ul. Królewskiej, przed restauracją „SIM",

Plac Teatralny (postój jedynie wieczorem),

ul. Kredytowa, przy Marszałkowskiej (od strony Gmachu Hersego),

ul. 6-go Sierpnia w dnie wyścigowe (przed głównym wejściem na pole wyścigowe),

Plac Napoleona, przed gmachem „Prudential".

W najkrótszym czasie zostanie uruchomiony postój strzeżony w Alei 3-go Maja przy Nowym Świecie.



Opłata za postój wynosi w abonamencie za 10 postojów — 3 zł.; dla członków — 2 zł. Jednorazowy postój strzeżony — 50 groszy, dla członków 30 gr.



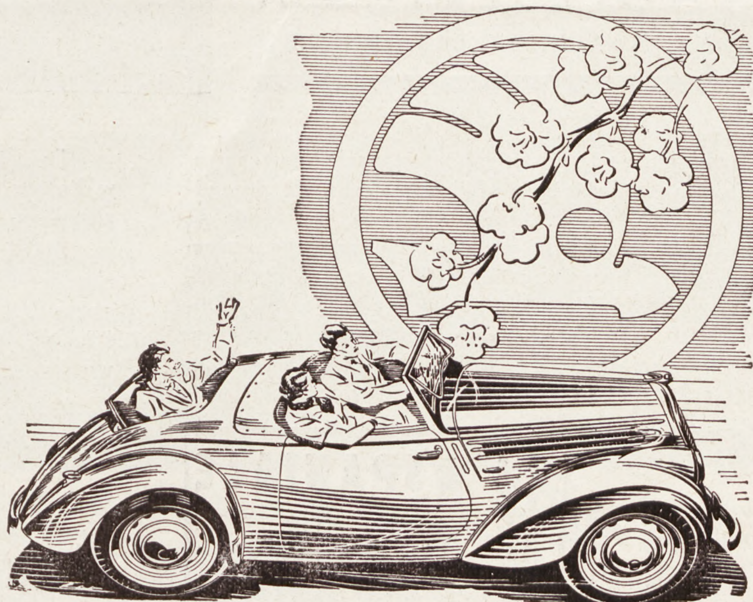
DOROCZNY ZJAZD ORGANIZACJI ZRZESZONYCH W ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME.

W dniach 27—29 maja b. r. odbędzie się doroczny Międzynarodowy Zjazd Organizacji Turystycznych, zrzeszonych w A. I. T.

Zjazd będzie obradował w Domu Lotników, (Haus der Flieger) w Berlinie. Obszerny porządek dzienny Zjazdu zawiera szereg doniosłych dla rozwoju turystyki międzynarodowej spraw.

Poza kwestjami administracyjnymi, dotyczącymi zagadnień wewnętrznej współpracy zrzeszonych w A. I. T., zjazd omówi zagadnienia zasadnicze dla turystyki międzynarodowej, przy czym w tej części porządku dziennego będzie przedyskutowany wniosek Polskiego Touring Klubu, dotyczący organizowania wycieczek grupowych, mających praktyczne cele zapoznania pracowników poszczególnych działów gospodarczych z interesującymi ich zagadnieniami w Kraju zwiedzanym. Tak więc wycieczka inżynierów techników samochodowych, lub techników drogowych miałaby na celu zapoznanie się ze stanem tych zagadnień w kraju zwiedzanym, a więc techniką samochodową, zagadnieniami motoryzacyjnymi i drogowemi. Wycieczka grupy pracowników samorządowych, miałaby na celu zapoznanie się ze stanem i rozwojem samorządu w kraju zwiedzanym, i t. p. Przewodnią myślą takich wycieczek byłoby zapoznawanie ich uczestników nietylko z walorami zabytkowymi i turystycznymi, lecz przede wszystkim z rozwojem poszczególnych działów gospodarstw kraju zwiedzanego. Naturalnie, że organizacja tego typu wycieczek jest nie do pomyślenia bez życzliwego współdziałania organizacyj pokrewnych.

Drugim ważnym zagadnieniem w tym dziale jest sprawa ustalania międzynarodowego znakowania dróg; następnie budowa autostrad transkontynentalnych.





Zagadnienie międzynarodowego ruchu rowerowego znajdzie omówienie w oddzielnym dziale porządku dziennego Zjazdu. Naczelnym zagadnieniem są ułatwienia w międzynarodowym ruchu granicznym dla cyklistów i wprowadzenie dokumentów celnych, ułatwiających cyklistom przekraczanie granic. Dotychczas 10. Touring Klubów Krajowych, a m. inn. i Polski Touring-Klub, zgłosiły gotowość podjęcia w tym zakresie akcji wobec władz swoich państw.

To też w niedługim czasie zostaną wprowadzone w Polsce tryptyki rowerowe, oparte na tych samych zasadach, co i tryptyki dla samochodów i motocykli.

Zjazd A. I. T. omówi niezmiernie ważne dla ruchu rowerowego zagadnienia jak: a) bezpieczeństwo ruchu rowerowego przy jeździe nocnej, b) sprawę ścieżek dla cyklistów, i c) sprawę garażowania rowerów.

Zagadnieniom celnym, tak ważnym dla turystyki międzynarodowej, Zjazd A. I. T. poświęci specjalną uwagę, rozmaitość bowiem przepisów celnych w różnych krajach utrudnia niepomiernie ruch turystyczny. Specjalnym studiom zostanie poddany stan zagadnień celnych w krajach takich, jak: Hiszpania, Jugosławia, Rosja, Angola, Mozambik, Nowa Zelandia, Argentyna, Chili, Peru, Urugwaj i Syria-Liban.

Ogółem porządek dzienny Zjazdu obejmuje 26 punktów i w razie niewyczerpania porządku dziengo do dnia 29 maja — Zjazd będzie przedłużony do dnia 21 maja b. r.

Zjazd ustali termin Międzynarodowego Zjazdu na rok następny, przy czym prawdopodobnie następny Zjazd będzie zorganizowany na zaproszenie Polski w Krakowie.

Polski Touring Klub bierze udział w Zjeździe przez Delegację pod przewodnictwem p. Wiceministra Ferdynanda Świtalskiego, Prezesa Polskiego Touring Klubu.

ILOŚĆ WOZÓW KURSUJĄCYCH NA ŚWIECIE.

Wedle danych Izby Handlu Samochodami w Stanach Zjednoczonych A. P., na 31 grudnia 1937 r. kursowało we wszystkich częściach świata 42.446.914 wozów.

Ilość samochodów w poszczególnych częściach świata sięgała:

Ameryka (północna i południowa)	—	31.736.603
Europa	—	8.375.501
Australia i Oceania	—	1.033.813
Azja	—	673.623
Afryka	—	607.374

W porównaniu do roku 1936 liczba wozów wzrosła w Ameryce o 5%, w Europie o 7%, w Australii i Oceanii o 5%, w Azji o 6,5% i w Afryce o 6%.

W Stanach Zjednoczonych na 31 grudnia 1937 r. było zarejestrowanych wozów 29.654.847, a więc mniejwięcej 1 wóz na 4-ch mieszkańców.

W Europie największą ilość wozów posiada Anglia, w ilości — 2.306.800

Francja	—	2.200.000
Niemcy	—	1.443.700
Rosja	—	514.400
Italia	—	430.000
Belgia	—	220.400
Szwecja	—	192.700
Holandia	—	147.000
Dania	—	143.800

Najmniej wozów posiada Albania — bo 908 wozów. W Polsce kursuje wszystkich wozów około 33.000, z których jednakże znakomita część nadaje się na cmentarz.

ZAKŁADY LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN OFIAROWUJĄ 10 BUICK'ÓW NA F. O. N.



W dniu 11 b. m. odbyło się przed gmachem Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie uroczyste wręczenie 10 wielkich limuzyn marki BUICK, wartości 198,000 zł., ofiarowanych na F. O. N. przez Zakłady Lilpop, Rau i Loewensten.

Wozy odebrał Wice-Minister Spr. Wojsk., Generał Litwinowicz, który podziękował Zakładom za ten dar.

Z okazji wręczania wozów Prezes Rady Nadzorczej Zakładów Lilpopa — p. Rotwand wygłosił przemówienie treści następującej:

„Spełniając obywatelski obowiązek Rada Towarzystwa „Lilpop, Rau i Loewenstein" postanowiła oddać do rozporządzenia Pana Marszałka Naczelnego Wodza Armii 10 samochodów BUICK, jako ofiarę na Fundusz Obrony Narodowej — pragnąc w ten sposób wyrazić hołd ukochanej naszej Armii, której świetność tak bliską jest sercu każdego po polsku czującego obywatela.

Ten, a nie inny objekt wybraliśmy jako dar dlatego, że dumni jesteśmy, iż zostaliśmy obdarzeni zaufaniem Państwa w tak ważnej dziedzinie, jaką jest motoryzacja i związana z nią sprawa obronności kraju i jesteśmy pełni nadziei, że nie szczędząc wysiłków zdołamy wywiązać się z naszych zadań ku zupełnemu zadowoleniu Władz Państwowych".



ULGI KURACYJNE I KLIMATYCZNE DLA POSIADACZY KART UCZESTNICTWA LPT.

W okresie trwania akcji tanich pobytów ryczałtowych Ligi Popierania Turystyki, t. j. do 17 czerwca b.r. posiadacze kart uczestnictwa LPT. korzystają w 34 ośrodkach klimatycznych i uzdrowiskach z różnorodnych ulg i świadczeń.

A więc: płacą tylko połowę taksy klimatycznej, a przy zabiegach lekarskich i kuracyjnych, jak kąpiele, natryski, inhalacje itp. uzyskują 25% zniżki.

W dziewięciu miejscowościach, gdzie znajdują się Biura Turystyczne LPT. posiadacze kart uczestnictwa korzystają z bezpłatnych wycieczek pieszych pod opieką fachowego przewodnika.

Przede wszystkim jednak karta uczestnictwa L. P. T. zawierająca kupon na 8-dniowy pobyt w pensjonacie upoważnia do skorzystania z 66%-owej zniżki kolejowej.

ZJAZD GWIAŹDZISTY SAMOCHODOWO - MOTOCYKLOWY WE LWOWIE.

Zarząd Główny Związku Oficerów Rezerwy Rz. P. organizuje w dn. 25 i 26 b.m. z okazji jubileuszowego Walnego Zjazdu Delegatów (15-lecie Związku) Zjazd Gwiaździsty samochodowo-motocyklowy do Lwowa.

Godność Komandora Honorowego wspomnianego Raidu raczył objąć Komendant Federacji P. Z. O. O. p. gen. bryg. Czesław Jarnuszkiewicz.

W okresie rozwoju motoryzacji w Polsce, pragniemy kadry oficerów rezerwy, stanu spoczynku i podchorążych, wciągnąć w szeregi zawodników sportu samochodowego, widząc w tym czynnik wzmożenia obronności kraju.

Regulamin Zjazdu szczegółowo przewiduje klasyfikację zawodników wg. dwóch grup: samochodów i motocykli. W każdej kategorii przewidziane są trzy nagrody regulaminowe oraz nagrody: Imienia Komandora Honorowego, Lokalne (Miast, Okręgów Federacji), Klubowe, Instytucji, Firmowe i t. p.

NA WYCIECZKĘ DO NORWEGII —

organizowaną przez P. T. Klub w lipcu r. b. (patrz Nr. 4 „Touringu" — „Słońce o północy") poszukuje się 2-ch osób jako towarzyszy podróży do samochodu „Tatra" typ. 75 cabriolet, za zwrotem 1/4 kosztów benzyny, smarów, garażowania, obsługi w drodze, oraz po 80 zł. tytułem amortyzacji wozu od osoby. Rozliczenie następowałoby każdodziennie. Możliwa do zabrania tylko 1 waliza, dostosowana do kufra samochodu.

Zgłoszenia proszę kierować do P. T. Klubu w Warszawie, Kredytowa 5, pod „Norwegia".

JAZDA ORIENTACYJNA W POSZUKIWANIU METY.

Delegatura Łódzka P. T. K. organizuje w niedzielę dn. 15 maja b. r. wspólnie z Łódzkim Automobil-Klubem samochodową imprezę sportową p. n. „Jazda orientacyjna w poszukiwaniu mety".

Impreza ta ma na celu zaprawę uczestników w czytaniu map i w orientacji w terenie. Jazda orientacyjna organizowana według regulaminu zeszłorocznego polega zasadniczo na przybyciu dowolnymi drogami do kilku kolejnych punktów kontrolnych i następnie do mety, położenie których będzie podane zawodnikom dopiero w chwili startu wzgl. przybycia do punktu kontrolnego.

Wartościowe nagrody dla najlepszych zawodników oraz plakiety pamiątkowe przyznane będą uczestnikom Jazdy.

Szczegółowe informacje oraz regulamin tej ciekawej i emocjonującej imprezy otrzymać można w sekretariacie oddziału, który przyjmuje zapisy do piątku dn. 13 maja b. r. do godz. 20-ej za wpisowym w kwocie zł. 5.

SPROSTOWANIE.

W artykule p.t. „Słońce o Północy" w Nr. 4-ym „Touringu" wkradła się omyłka zecerska, a mian.: na str. 11-ej 3-i wiersz od dołu, mylnie podano odległość z Trondheimu do Hillehammer jako 70 km. — Powinni być 370 km. co niniejszym prostujemy.

* * *

W art. St. Misiakowskiego p. t. „W oczekiwaniu dalszych posunięć" w Nr. 4-ym na str. 2, wiersz 19 od góry **omyłkowo podano zniżoną** opłatę od samochodu ciężarowego na zł. 200, **zamiast — zł. 20.**



KUPON NA KONKURS REDAKCJI „TOURINGU"

„Dokąd wyjechać autem na weekend?"

Nazwisko i imię ....

adres ....

miejscowość ....

Data .... Podpis ....

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.